

Ärendenummer	
Trafikverket	TRV 2023/52991
Gävle kommun	23KS208

Avsiktsförklaring – Tolvforsskogen

Mellan nedanstående Parter träffas härmed följande avsiktsförklaring, härefter benämnd ”**Avsiktsförklaringen**”.

1. 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**

Enskilt även benämnd ”**Part**” och gemensamt ”**Parterna**”

2. Inledning

Trafikverket har inlett arbetet med nedan definierat Järnvägsprojekt.

Kommunen har inlett arbetet med nedan definierat Exploateringsprojekt för Tolvforsskogen.

Intill dess att juridiskt bindande avtal om Samverkan eller Medfinansiering träffats mellan Parterna ska följande Avsiktsförklaring gälla.

3. Avgränsning

Avsiktsförklaringen hanterar de beröringspunkter som finns mellan Järnvägsprojektet och Exploateringsprojekt Tolvforsskogen.

För passager i Ostkustbanan inom Tolvforsskogen finns en separat avsiktsförklaring (TRV 2022/77653, GK 20KS162), varför sådana passager inte är föremål för denna Avsiktsförklaring.

För projekteringsarbeten avseende trafikplats Tolvforsskogen finns ett separat Medfinansieringsavtal, (TRV2021/135160, GK 20KS162) varför dessa arbeten inte är föremål för denna Avsiktsförklaring.

Bergslagsbanan ska regleras i en separat avsiktsförklaring

4. Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i denna Avsiktsförklaring:

Befintlig godsbangård: se bilaga 1 Befintliga bangårdar.

Befintlig personbangård: se bilaga 1 Befintliga bangårdar

Bergslagsbanan: Ny dragning av dubbelspår på sträckan Gävle C-Forsbacka, preliminärt definierad i bilaga 2 Översiktskarta.

Exploateringsprojekt Tolvforsskogen: Den utveckling av det geografiska område som definieras i Kommunens program för detaljplan för Tolvforsskogen (diarienummer 21KS520).

Grundutförande: Den godtagbara trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation. Begreppet används i samband med medfinansiering från Kommunen i de statliga anläggningarna.

Gävle västra: Ny regionalstågstation intill Lexevägen vid Gävle sjukhus, se bilaga 2 Översiktskarta.

Järnvägsprojektet: Trafikverkets utveckling av Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan, E4:an, Hamnleden, en ny anslutning till Tolvforsskogen i anslutning till Trafikplats 200, Gävle Norra och relaterade åtgärder i statliga anläggningar.

Medfinansiering: Kommunens finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur.

Medfinansieringsavtal: Avtal om Medfinansiering.

Norra stambanan: Den preliminära dragning av Norra stambanan på sträckan Gävle C-Kringlan som framgår av bilaga 2 Översiktskarta.

Näringenavtalet: Avtal avseende bostadsbyggande i Näringen i Gävle kommun N2017/07384/PBB ingånget i december 2017 mellan Staten genom Samordnaren, Kommunen och Region Gävleborg.

Ostkustbanan: Den preliminära dragning av Ostkustbanan på sträckan Gävle C-Kringlan som framgår av bilaga 2 Översiktskarta.

Nya Godsbangården: Den eventuella utvecklingen av en ny godsbangård i Tolvforsskogen.

Samverkan: Aktiviteter som syftar till att Trafikverket och Kommunen samverkar för att lösa ett identifierat behov som berör:

- både statens och Kommunens anläggning där respektive Part står för sina kostnader, eller
- endast Kommunens anläggning men Trafikverket sköter bevakning eller genomförande av åtgärden. I dessa fall står Kommunen för kostnaderna.

Samverkansavtal: Avtal om Samverkan.

Tidplan: Tidplanen definieras i bilaga 4.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som Kommunen föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från Kommunen i de statliga anläggningarna.

Tolvforsskogen: Det geografiska område som definieras i Kommunens program för detaljplan för Tolvforsskogen (diarienummer 21KS520).

Trafikplats 200, Gävle Norra: Trafikplats där Hamnleden, väg 583, möter E4, se bilaga 3 Gävle Norra

Trafikplats Tolvforsskogen: Se bilaga 2 Översiktskarta

5. Finansiering

Tolvforsskogen kommer att inkludera såväl statliga som kommunala anläggningar. Trafikverket ska finansiera det statliga åtagandet, dvs de statliga anläggningarna samt sådana åtgärder i Kommunens eller enskilda anläggningar som följer av Grundutförandet. Kommunen ska finansiera Tillägg samt sådana åtgärder i Kommunens anläggningar som inte ingår i Grundutförandet.

Avsiktsförklaringen reglerar:

- Statlig finansiering av Grundutföranden genom Nationell plan,
- Kommunal Medfinansiering av Tillägg,
- Kommunal finansiering av egna anläggningar

Parts finansieringsansvar omfattar planering, projektering, byggnation och bygglledning där annat inte specifikt angivits.

6. Syfte

Denna Avsiktsförklaring ska tydliggöra ansvarsfördelningen mellan Parterna avseende planering och samordning av aktiviteter i syfte att definiera samverkansåtgärder och Grundutföranden och Tillägg i ett framtida Samverkan- och/eller Medfinansieringsavtal och därefter eventuella genomförande-, markförvärvs- och/eller drift- och underhållsavtal avseende Järnvägsprojektet och Exploateringsprojekt Tolvforsskogen. Avsiktsförklaringen lyfter vid avtalstillfället kända åtgärder. Åtgärder kan tillkomma i kommande avtal mellan Parterna.

7. Bakgrund

Här ges en bakgrund till de processer som har lett fram till Avsiktsförklaringen.

7.1. Näringenavtalet

Syftet med Näringenavtalet är Regeringens medverkan till ökat bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling. Genom samplanering av bostadsbyggande och infrastruktur, liksom samordning av planeringsprocesser, ska större nyttor uppnås. Näringenavtalet reglerar därför statens och Kommunens åtaganden för att möjliggöra en större samlad exploatering med hållbart byggande av bostäder i stadsdelen Näringen i Gävle. Näringen är idag en stadsdel bestående av industriverksamhet och kontor. För att möjliggöra bostadsbyggande på området behöver många av dessa verksamheter erbjudas andra lokaliseringar. Tolvforsskogens verksamhetsområde är tänkt att utgöra en sådan alternativ lokalisering. Tolvforsskogen erbjuder även möjligheter för tillkommande verksamheter eftersom Tolvforsskogens tänkta område kommer att omfatta en betydligt större yta än Näringen.

I Näringenavtalet, §5.2 och §6.3, ingår också en framtida flytt av Befintlig godsbangård från Näringen till Tolvforsskogen.

7.2. Program för detaljplan Tolvforsskogen

Området Tolvforsskogen är tidigt utpekade i kommunala styrdokument – från ÖP90 till nu gällande översiktsplan för Gävle kommun – som ett framtida verksamhetsområde.

2020 inledde Gävle kommun ett arbete med program för detaljplan och en förstudie för Tolvforsskogen. Den 26 oktober år 2022 beslutade Kommunfullmäktige i Gävle kommun att godkänna program för detaljplan Tolvforsskogen (Diarienummer: 21KS520). Programmet visar den politiska viljeinriktningen för mark- och vattenanvändningen i området fram till år 2040. Målsättningen är att skapa en attraktiv, hållbar och innovativ arbetsplats i logistik- och verksamhetsområdet i Tolvforsskogen.

7.3. Järnvägsplan Ostkustbanan Gävle-Kringlan

Trafikverket har inlett arbetet med järnvägsplanen för Ostkustbanan i sträckningen Gävle-Kringlan. Denna är uppdelad i två etapper. Den första etappen är sträckan Gävle Central-Tolvforsskogen. Den andra etappen är Tolvforsskogen-Kringlan vars spårdragning ännu inte är definierad varför spåret redovisas som en avsmalnad spårkorridor för Ostkustbanan. I beslutet för ny Nationell plan 2022-2033 utökades budgeten för Järnvägsprojektet och definierades att det lagts i byggstartsgrupp 4-6 år, (2025-2027) samt att dubbelspår på Bergslagsbanan, sträckan Gävle-Forsbacka, ingår i Järnvägsprojektet.

Syftet med utbyggnaden av Ostkustbanan på sträckan Gävle-Kringlan är att förbättra kapaciteten och punktligheten samt att minska res- och transporttiderna för att på så vis möjliggöra ökad person- och godstrafik. Gävle-Kringlan är en viktig deletapp för hela sträckan Gävle-Sundsvall. Ostkustbanan ska vara det bästa transportalternativet på sträckan genom att erbjuda god tillgänglighet till snabba, hållbara och tillförlitliga transporter. Rivning av befintlig Ostkustbana kan dessutom skapa förutsättningar för utveckling av de områden som berörs av nuvarande sträckning.

7.4. Järnvägsplan Bergslagsbanan Gävle Västra-Forsbacka – nytt dubbelspår

Utbyggnaden av Ostkustbanan på sträckan Gävle-Kringlan påverkar Bergslagsbanans anslutning till Ostkustbanan, den befintliga logistikparken, Gävle västra in mot Gävle Central samt den Befintliga godsbangården. För att erhålla en förbättrad och långsiktig lösning för dessa anslutningar behöver Bergslagsbanan en ny linjesträckning och bli dubbelspår på sträckan Gävle Västra-Forsbacka intill Ostkustbanan väster om Gävle västra. Efterfrågan på kapacitet på Bergslagsbanan bedöms öka, bl.a. med anledning av utveckling av Gävle hamn samt den nya stationen på Ostkustbanan, Gävle Västra, som kommer att innebära nya möjligheter för regional tågtrafik. Rivning av befintlig Bergslagsbana kan skapa förutsättningar för ny markanvändning med fördelar för anslutande områden.

7.5. Gävle Godsbangård

Befintlig godsbangård i Näringen har kapacitetsbegränsningar med betydande brister för godshanteringen som följd. Den norra delen av bangården ligger på Gävle kommuns vattentäkt vilket innebär risk för förorening. Godståg till och från Gävle hamn upptar idag värdefull kapacitet i Godsbangården och orsakar risk för störningar vid belastat växelparti. Gävle hamn bedöms fördubbla sin godshantering på kort sikt, varav hälften på järnväg. Fyra olika tekniska utredningar har tagits fram de senaste åren och resultatet från dessa bidrar sammantaget till Trafikverkets avsikt – en flytt av Godsbangården från nuvarande läge till Tolvforsskogen. En nationell utredning om rangerbangårdar pågår och behöver beaktas i kommande arbete.

7.6. Norra Stambanan

Norra Stambanan förläggs intill den nya Ostkustbanan. Därmed uppstår nyttor i form av angöring Gävle västra, minskad störning för boende längs befintlig sträcka och frigjorda ytor till förmån för annan markanvändning när den befintliga järnvägen tas ur bruk.

7.7. Trafikplats 200, Gävle Norra

E4 kommer att påverkas av den nya dragningen av Ostkustbanan. Ostkustbanan kommer att passera över E4 via en järnvägsbro vilket medför att E4:ans väganläggning behöver sänkas. E4 kommer att vara kvar i samma sträckning och befintlig vägport vid Trafikplats 200, Gävle Norra, berörs inte. Sänkningen av E4 medverkar också till att befintlig friluftspassage vid Igeltjän påverkas. Se nedan punkterna 10.1 och 10.6 .

7.8. Trafikplats Tolvforsskogen

En ny trafikplats, Trafikplats Tolvforsskogen, bedöms vara viktig för funktionaliteten för verksamhetsområdet och för att möjliggöra en tidig etablering av området. Se nedan punkt 10.2

8. Nyttor

8.1. Nationellt

I Gävle sammanstrålar tre stomjärnvägar – Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan, vilket Trafikverket uppmärksammat bl.a. i Åtgärdsvalstudien *Transportnoden Gävle* (Trv 2016/34666). Det betyder att järnvägens funktion i denna knutpunkt är viktig för det nationella järnvägssystemet. Med tanke på de stora industriprojekt som nu pågår i nordligaste Sverige ökar

ytterligare betydelsen av att denna transportnod får en god funktion. Kortare restid för persontrafiken är också ett viktigt mål.

Det pågår en statlig utredning inom Trafikverket om bangårdar som kan påverka funktionalitet och och utrymmesbehov i den Nya godsbangården. Planering för rangerbangården hanteras dels regionalt men även nationellt tillsammans med övriga större rangerbangårdar i Sverige. Även Lillåns bangård ingår som funktion i Godsbangårdens utveckling där samtliga delar troligen kan ersättas i framtiden. Oavsett utfall av denna utredning är det troligt att den Nya godsbangården också kommer att ha en funktion i ett nationellt perspektiv.

8.2. Regionalt

Med tanke på Tolvforsskogens läge som knyter ihop tre stomjärnvägar, tre nationella stamvägar och Gävle Hamn, uppstår ett logistikläge som är av mycket stort regionalt intresse.

8.3. Lokalt

Att bygga ut staden med ett nytt logistik- och verksamhetsområde i Tolvforsskogen är av stor nytta för Gävles framtida näringsliv. Att bygga Tolvforsskogen är en förutsättning för att kunna erbjuda omlokalisering för de verksamheter som behöver flyttas från Näringen. Att området får goda kopplingar till sitt omland för framförallt hållbara transporter är avgörande för att Kommunen ska nå målsättningen att vara klimatneutral år 2035. Att minska barriärverkan från nya järnvägsanläggningar och skapa god tillgänglighet till och inom området är därmed av stor vikt.

För Gävle kommun är en flytt av dagens Godsbangård på Näringen tillsammans med övriga järnvägsrelaterade verksamheter i samma område en förutsättning för stadsomvandlingen på Näringen. De planerade järnvägsanläggningarna möjliggör också järnvägsanknutna verksamheter i den västra delen av Tolvforsskogen i en skala som Gävle kommun behöver för att vara konkurrenskraftig för kommande större etableringar.

9. Planläggning

De statliga och kommunala planerna behöver synkroniseras i tid och till innehåll för att järnvägsplanerna på sträckan Gävle C-Kringlan ska kunna fastställas.

Tidplanen framgår av bilaga 4. Den är preliminär och indikativ och tjänar syftet att Parterna ska kunna samordna sin planering.

9.1. Järnvägsplaner och vägplaner

Trafikverket ansvarar för planläggning av Järnvägsprojektet och Trafikplats Tolvforsskogen.

Planläggningen omfattar följande åtgärder:

- Järnvägsplan Ostkustbanan Tolvforsskogen-Kringlan ”9937 Ostkustbanan Gävle Kringlan dubbelspår”
- Järnvägsplan Bergslagsbanan ”18372 Bergslagsbanan Gävle-Forsbacka, ny linjesträckning”
- Vägplan E4 Trafikplats 200, Gävle Norra
- Vägplan E4 Trafikplats Tolvforsskogen ”22478 E4 TPL Tolvforsskogen”

Planläggningen omfattar däremot inte järnvägsplan för den Nya godsbangården inklusive triangelspår till Bergslagsbanan, eftersom dessa ännu inte erhållit finansiering via Nationell plan.

I järnvägsplanerna och vägplanerna hanteras åtgärder som är kopplade till byggande av väg och järnväg. Järnvägsplanerna och vägplanerna ska ge en detaljerad beskrivning av den ombyggnation som ska ske och vilken markåtkomst som kommer att krävas för ombyggnationen.

Trafikverkets väg- och järnvägsplaner ska reglera den markåtkomst som behövs för de statliga anläggningarna. Markåtkomst för de kommunala anläggningarna ska regleras via detaljplan. Om en kommunal anläggning påverkas av en ombyggnad av väg eller järnväg kan markåtkomst för den kommunala anläggningen inte hanteras i en väg- eller järnvägsplan. Kommunen kan då behöva ordna markåtkomsten via detaljplan, dvs upphävande av, ändring i eller upprättande av ny detaljplan. Trafikverket ska lösa in all mark för de statliga anläggningarna i enlighet med ”Lagen (1995:1694) om byggande av järnväg” samt ”Väglagen” (1971:948). Kommunens lagstöd för inlösen av mark som utgör allmän plats följer av Plan- och bygglag (2010:900) 6kap §13.

Trafikverket ska upprätta ett åtgärdsförslag avseende samtliga åtgärder i de statliga anläggningarna i samråd med Kommunen och övriga intressenter.

Parterna ska samverka så att Tillägg hanteras i ett så tidigt skede att de kan inarbetas i väg- och järnvägsplanerna utan att riskera förseningar i framdriften.

Ostkustbanan och Norra stambanans spårlinje genom Tolvforsskogen ska vara definierad under våren 2023.

Preliminär tidperiod för samråd av järnvägsplan Tolvforsskogen-Kringlan är februari 2024 och preliminär tidpunkt för laga kraft är slutet av 2026. Eftersom finansieringen ska vara säkrad innan järnvägsplan fastställs har parterna för avsikt att ingå Medfinansieringsavtal gällande nämnda sträcka innan järnvägsplanen går ut på allmänhetens samråd. Utifrån nuvarande Tidplan innebär detta att Medfinansieringsavtal bör vara ingånget december 2023.

I avsnitt 10 beskrivs de åtgärder som behöver utredas och som kan innebära Tillägg och därmed Medfinansiering.

9.2. Detaljplaner

För att möjliggöra Ostkustbanans nya dragning genom Gävle ska Kommunen upphäva detaljplanen över Trafikplats 200, Gävle Norra samt en mindre byggnadsplan för bostäder.

För det nya verksamhetsområdet Tolvforsskogen ska Kommunen utveckla ett antal detaljplaner. Järnvägsplanen kommer att angränsa till dessa detaljplaner.

Kommunen ansvarar för att planlägga det nya logistik- och verksamhetsområdet i Tolvforsskogen i enlighet med de intentioner som finns i program för detaljplan (Dnr:21KS520).

Kommunen avser att detaljplanlägga området närmast planerad trafikplats Tolvforsskogen i en första detaljplan. En antagen detaljplan som motiverar behovet av trafikplatsen behövs innan Trafikplats Tolvforsskogen går till planprövning. Utifrån idag kända förutsättningar avgränsas utrymmet för den första detaljplanen till området mellan Ostkustbanan och E4 samt mellan trafikplatsen och Margaretha Johanssons väg. Järnvägsplanen och vägplanen kommer att ligga i direkt anslutning till detaljplanens gräns. Eftersom passager över Ostkustbanan förväntas förläggas till broar påverkas inte järnvägsplanen och därmed uppstår inget behov av att detaljplanen omfattar mark väster om järnvägen.

Avser Kommunen att istället bygga passager under ny järnväg behöver dessa redovisas i järnvägsplanen. Innan järnvägsplanerna kan fastställas behöver detaljplaner för sådana eventuella passager under järnvägen därför ha vunnit laga kraft. Se vidare separat avsiktsförklaring (TRV 2022/77653, GK 20KS162).

Kommunen ska bekosta nya, ändrade eller upphävda detaljplaner som behövs för fastställandet av järnvägsplaner och vägplaner inom området. Parterna har samsyn i detaljplanernas värde för genomförandet av såväl statlig som kommunal exploatering. Kommunens ansvar och finansiering av detaljplanearbetet inom området Tolvforsskogen motiveras av att Kommunen i samband med ombyggnationen av Ostkustbanan kommer att kunna tillgodogöra sig lokala nyttor.

10. Åtgärder som kräver samordning

Parterna behöver samordna sin planering och utförande av Järnvägsprojektet och Exploateringsprojekt Tolvforsskogen för att undvika låsningar, säkerställa att framdrift prioriteras och att det färdiga resultatet uppfyller de transportpolitiska målen.

Tidplanen framgår av bilaga 4. Den är preliminär och indikativ och tjänar syftet att Parterna ska kunna samordna sin planering.

Om Trafikverket medverkar till att kommunal infrastruktur påverkas ska Trafikverket beskriva, samråda och föreslå förslag på lösning. Förslag på lösning ska vara i samma standardnivå som tidigare funktion. Parterna är medvetna om att vissa funktioner/anläggningar i den kommunala infrastrukturen kan vara svåra/omöjliga att återställa i samma läge eller i samma funktion. Kommunen kan i samverkan med Trafikverket välja att höja standarden alternativt välja annan placering eller borttagande av funktion/anläggning. Om förändringar som påkallas av Kommunen medverkar till merkostnader utöver Trafikverkets grundläggande ansvar för ersättning av Kommunal infrastruktur, ska merkostnaderna finansieras av Kommunen. Överenskommelser som sker Parterna emellan ska regleras i Samverkansavtal.

Det Partsgemensamma arbetet har hittills identifierat följande åtgärder som särskilt viktiga i denna Avsiktsförklaring.

10.1. Trafikplats 200, Gävle Norra

I Näringenavtalet anges under 6.2 att en ”väganslutning vid trafikplats vid E4 för anslutning av nytt logistik- och verksamhetsområde i Tolvforsskogen ingår i projektet Ostkustbanans utbyggnad i Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Väganslutningen behövs för att befintliga verksamheter i området Näringen ska kunna flytta till det nya logistik- och verksamhetsområdet i Tolvforsskogen. Detta innebär i sin tur att Gävle kommuns planer för bostadsbyggande på området Näringen kan påbörjas.”

I dag finns en trafikplats på E4, Trafikplats 200, Gävle Norra som ombesörjer anslutning till och från Hamnleden ut på E4:an. Denna trafikplats är tänkt att bli en av två anslutningar till och från Tolvforsskogens verksamhetsområde. Sådan anslutning saknas idag. För att möjliggöra anslutningen behöver stora delar av trafikplatsen byggas om. Utformningen av den ombyggda trafikplatsen är baserad på en bedömd trafikstring som fastställts av Kommunen. Parterna är överens om dess föreslagna principiella utformning, se bilaga 3.

Som en del i anpassningen av trafikplatsen ska Trafikverket sänka E4:an och Hamnleden. Dessa åtgärder hanteras i järnvägsplanen Ostkustbanan Gävle C-Tolvforsskogen. Övriga anpassningar av trafikplatsen kommer att hanteras i en fristående vägplan eftersom de inte är direkta konsekvenser av järnvägsplanen. Järnvägsplanen kan fastställas oberoende av vägplanen men vägplanen kan inte fastställas utan att järnvägsplanen vunnit laga kraft.

Åtgärden ingår i Trafikverkets åtagande för Järnvägsprojektet i enlighet med Näringenavtalet, vilket är en avvikelse från Trafikverkets normala infrastrukturåtagande.

10.2. Tpl Tolvforsskogen

Kapaciteten i anslutningen till Tolvforsskogens verksamhetsområde i Trafikplats 200, Gävle Norra bedöms inte vara tillräcklig varför ytterligare en anslutning till E4 i verksamhetsområdets norra ände ska utföras av Trafikverket som Tillägg som ska Medfinansieras av Kommunen. Tillägget motiveras av att det finns ett behov av att differentiera verksamheterna inom området och av behovet att skapa en viss uppdelning mellan tyngre och lättare fordonstrafik. Denna trafikplats behöver dessutom vara färdigställd för att medverka till en tidig etablering av området.

Parterna har vid denna Avsiktsförklarings upprättande redan undertecknat ett samverkan- och medfinansieringsavtal avseende vägplanen för trafikplatsen, i avtalet benämnd ”Trafikplats

Texelvägen”, se vidare dnr 20KS162 / TRV 2021/135160. Arbetet med vägplanen är påbörjat och beräknas pågå till senare delen av 2025.

Vägplanen för den nya trafikplatsen kan inte fastställas utan att en detaljplan som påvisar behovet av trafikplatsen vunnit laga kraft. Parterna ska därför driva arbetet med planläggningarna i nära samverkan och verka för att inga tidsförskjutningar uppstår.

Då ovan nämnda samverkan- och medfinansieringsavtal endast omfattar planläggning ska ett nytt Medfinansieringsavtal tas fram för nästkommande skeden, bygghandling och produktion. Parterna är överens om att ett sådant avtal ska finnas undertecknat innan vägplanen samråds.

10.3. Godsbangården inklusive Triangelspår till Bergslagsbanan

Näringenavtalet omfattar området för Befintlig godsbangård. Eftersom det avtalet stipulerar att Näringen ska ombildas till bostadsmark behöver den Befintliga godsbangården erbjudas en ny placering.

Den Befintliga Godsbangården har dessutom begränsad kapacitet på grund av alltför korta spår och dess norra del ligger på Gävle kommuns vattentäkt vilket innebär risk för förorening.

Anläggningen har dessutom prognostiserade ökade trafikvolymerna på grund av tillväxt i bl.a. Gävle hamn. Trenden under senare år har varit ökande godsvolymer i rangerbangården, som är en del av den Befintliga godsbangården, och Gävle är idag Norrlands funktionsmässigt viktigaste rangerbangård enligt operatören Green Cargo.

Beslut om fortsatt hantering utgår från följande utredningar:

- *Gävle ny godsbangård, fördjupad studie avseende flytt av Gävle godsbangård (TRV 2021/46481) Kapacitetsutredning, Ny lokalisering av Gävle godsbangård” daterad 2020-02-11 (TRV 2020/20466).*
- *PM - tillgänglighetsanalys nyplanerad godsbangård i Gävle 2021-12-17 (TRV 2022/141386).*
- *Ny lokalisering av Gävle godsbangård i Tolvforsskogen – översiktlig utredning av möjlig utformning och placering 2022-03-10 (TRV 2022/141390).*

Utredningen *Gävle ny godsbangård, fördjupad studie avseende flytt av Gävle godsbangård* rekommenderar en flytt av rangerbangården från nuvarande läge i den Befintliga godsbangården till den Nya godsbangården.

Resultatet från dessa fyra utredningar bidrar sammantaget till Trafikverkets avsikt, en framtida flytt av den Befintliga godsbangården från dess nuvarande läge till Tolvforsskogen och byggnation av ett Triangelspår som kopplar samman Bergslagsbanan med Ostkustspåret och Norra stambanan. Möjliga lösningar och lokaliseringar ska planeras och prövas mot miljöbalken och sektorslagarna. Flytten behöver även ha finansiering i Nationell plan innan den kan genomföras.

I beslutad Nationell plan 2022-2033 finns ett utredningsuppdrag ”c) Anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem) – fördjupad utredning”. I denna är Gävle rangerbangård en av 8 rangerbangårdar vars framtida funktion ska ses över.

Trafikverket ska därför lyfta behovet av en flytt av Näringens Godsbangård till Tolvforsskogen i kommande revideringar av Nationell plan för framtida finansiering.

Kommunen ska säkerställa marktillgång för en framtida ny etableringsplats för godsbangården. Parterna ska ingå en ny avsiktsförklaring eller ett Samverkans- eller Medfinansieringsavtal när finansiering finns i Nationell plan.

Parterna ska planera utformningen av den nya godsbangården på ett sådant vis att marknaden kan tillhandhålla depå- och verkstadsfunktioner i anslutning till anläggningen.

10.4. Personbangården

Eftersom Befintlig personbangård har begränsad förmåga att klara en utbyggnad behöver ytterligare spår för en personbangård möjliggöras i Gävleområdet och Tolvforsskogen skulle kunna vara en lämplig lokalisering för sådana men förutsätter Samverkan mellan Parterna, vilket bekräftas i Åtgärdsvalstudien Transportnoden Gävle (Trv 2016/34666). Placeringen i det relativt avlägsna Tolvforsskogen behöver dock vägas mot behovet av omloppsnära tjänster utan kapacitetskrävande transporter till stadens utkant. Stora delar av nuvarande personbangård måste vara kvar för omloppsnära tjänster samt lättare reparationer och städning.

10.5. Passager under/över E4

10.5.1 Margareta Johanssons väg

Befintlig passage vid Margareta Johanssons väg påverkas inte av Järnvägsprojektet. Om Kommunen önskar bygga om denna passage utgör åtgärden ett Tillägg. Portkonstruktionen och anslutningen till och från porten mellan poliskontrollplatserna är idag Trafikverkets anläggning. Vid en eventuell ombyggnation kan väghållarskapet övergå till Kommunen efter prövning hos Länsstyrelsen. Portkonstruktionen ska dock fortsätta att vara statlig anläggning och en eventuell ombyggnation behöver därför godkännas av Trafikverket. En ombyggnation av passagen kan komma att kräva vägplan, vilket måste klarläggas i förväg.

10.5.2 Igeltjärnspassagen

Igeltjärnspassagen fungerar idag som en friluftspassage under E4 där anslutande vägar består av en grusad stig som inte underhålls vintertid. Passagen hanteras inom Järnvägsprojektet då den med anledning av sänkningen av E4, till följd av järnvägen, inte kan vara kvar i sin befintliga form. Trafikverket ska samråda utformningen av passagen vid Igeltjärn med Kommunen.

Vid denna Avsiktsförklarings upprättande är passagens framtida utformning inte klarlagd. Kommunen utreder hur denna passage kan komma att användas i framtiden och framtida anslutningspunkter ska definieras av Kommunen. Parterna är medvetna om att befintligt läge kan komma att ändras med hänsyn till tekniska och miljömässiga faktorer. Om Igeltjärnspassagen ska kvarstå som passage utgör Trafikverkets Grundutförande en passage av standarden friluftspassage i likhet med dagens standard, dvs en enklare friluftsbro/friluftsport för gång och cykel inklusive grusade anslutande stigar, utan krav på vinterväghållning.

Med anledningen av sänkningen av E4 är den troligaste lösningen en passage över E4.

Om Kommunen önskar en ändrad utformning av passagen för att möjliggöra en standardhöjning till tex en gångs- och cykel passage med året-runt-standard alternativt kollektivtrafikpassage ska Kommunen finansiera en sådan merkostnad gällande broanläggning alternativt portkonstruktion samt anslutande vägar.

Om en passage föreslås passera under E4:an ska portkonstruktionen ägas, förvaltas och reinvesteras av Trafikverket. Kommunen ska vara väghållare för anslutande vägar samt genom passagen och ska därmed ansvara för drift och underhåll av vägyta.

10.6. Passager för flora och fauna

Bägge Parter bidrar till åtgärder som påverkar djur och natur. Parterna ska samverka så dessa åtgärder är bra för djur och natur. I Kommunens program för detaljplan visas en framtida struktur för naturmiljön i Tolvforsskogen. Parterna ska samverka så att de naturstråk som inte exploateras av kvartersmark ska förbli spridningskorridorer för flora och fauna i området.

10.7. Hydrologi och geoteknik

Avrinningen från Tolvforsskogens tänkta verksamhetsområde sker i tre större vattendrag. Vid exploatering med järnväg, vägar och ny kvartersmark är det viktigt att ta hänsyn till dessa vattenfyllda stråk. Målet är att avrinningen utformas så att belastningen på mottagande system/recipient inte ökar eller om möjligt minskar. Respektive fastighetsägare bör fördröja/sedimentera dagvatten inom egen fastighet upp till och med en viss gräns. Breddat flöde bör fördröjas inom de allmänna fuktstråken. Utformningen ska göras med ett helhetsgrepp där såväl den tekniska funktionen för avvattning tillgodoses som de ekologiska funktionerna bibehålls och förutsättningar för spridningsstråk och biologisk mångfald skapas. Hänsyn bör tas till topografiska och geotekniska förhållanden vid planering av hur mark ska nyttjas.

Båda Parter bidrar till åtgärder som påverkar omgivningen varför samverkan för att ta fram en avvattningsslösning som fungerar för såväl befintliga som framtida anläggningar är nödvändig.

Kommunen har upphandlat en hydrologisk modell (Mike 21) för området som kan användas vidare när dagvattensystem och höjdsättning av kvartersmark, järnväg, väg samt genomföringspunkter har projekterats.

10.8. Bygg- och anläggningsvägar

Trafikplats 200, Gävle Norra och eventuellt även Margareta Johanssons väg kan fylla en funktion för byggtrafik för såväl Exploateringsprojekt Tolvforsskogen som Järnvägsprojektet.

Under byggnation av dels järnvägsbro samt sänkningen av E4 kommer en tillfällig förbiledningsväg att anordnas intill E4 för att möjliggöra framkomlighet på E4. Reglering av tillfällig nyttjanderätt/återställande mm regleras i järnvägsplan respektive vägplan.

10.9. Massahantering och tillfälliga upplag

En effektiv och ändamålsenlig massahantering och planering av tillfälliga upplag bygger på samverkan mellan Parterna. Det handlar såväl om att nyttiggöra ytor över tid som att nyttja massor av olika kvalitet på bästa sätt. Detta kan även innebära att fler parter kommer att involveras på sikt för att om möjligt uppnå en cirkulär massahantering. Höjdsättning av markyta i exploateringsområdet i kombination med avvattning är en utmaning i området och planering för markanvändning bör ta hänsyn till hydrologiska, topografiska och geotekniska förhållanden så att man så långt möjligt kan anpassa byggandet till de naturliga förutsättningarna.

11. Förutsättningar för Avsiktsförklaringens giltighet

Eventuella ändringar i och tillägg till denna Avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av båda PParter.

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 den 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 eller Samverkan 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
Birgitta Johnson
Tf Regiondirektör

Gävle kommun
Åsa Wiklund Lång
Kommunstyrelsens ordförande

Bilageförteckning:

- Bilaga 1. Befintliga bangårdar Gävle
- Bilaga 2. Översiktskarta
- Bilaga 3. Tpl 200 Gävle Norra
- Bilaga 4. Tidplan