

## Yttrande

Dnr 23KS283  
2023-08-14

Harald Knutsen  
Telefon 026-17 81 07  
harald.knutsen@gavle.se

Trafikverket  
investeringsprojekt@trafikverket.se  
TRV 2020/129919

## Samråd för nytt dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Kringlan, delen Gävle Central-Tolvforsskogen

Trafikverket har 2023-05-20 skickat förslag till järnvägsplan för nytt dubbelspår på Ostkustbanan för delen Gävle Central-Tolvforsskogen, på samråd.

Samrådstiden löper till 2023-06-20, men för att möjliggöra politisk förankring har Gävle kommun fått Trafikverkets medgivande att inkomma med yttrande efter kommunstyrelsens möte 2023-09-12.

### Tidigare beslut

Gävle kommun och Trafikverket har länge samverkat kring aktuell järnvägssträckning, och den föreliggande järnvägsplanen utgör ett viktigt steg i arbetet med att förverkliga en mycket efterlängtd dubbelspårsutbyggnad norrut från Gävle.

Järnvägsplanen konkretiserar tidigare antagen kommunal fördjupad översiktsplan 2015-06-22, samt Trafikverkets ställningstagande 2019-01-28 om val av alternativ för nämnda sträckning.

### Detta yttrande

Förslaget till järnvägsplan har föregåtts av en omfattande samverkan mellan Gävle kommun och Trafikverket, där olika frågor har hanterats med respektive organisations specialistkompetenser. Gävle kommun vill uttrycka stor tillfredsställelse med det samarbete som varit, och som vi förväntar fortsätter i den projektering som tar vid.

En utmaning med uppdelning av ett projekt i olika formella plandokument, blir att pedagogiskt beskriva slutprodukten. Gävle kommun förstår Trafikverkets dilemma när det gäller föreliggande järnvägsplans beskrivning av kopplingen till Bergslagsbanan. Gävle kommun är också mycket medvetna om Trafikverkets vilja att skapa en helhetslösning som inkluderar en ny sträckning av Bergslagsbanan. Trots detta vill Gävle kommun tydligt understryka att den lösning som föreslås i järnvägsplanen Gävle Central-Tolvforsskogen, med en anslutning till befintlig Bergslagsbana vid Lexe, inte är acceptabel och kommer inte att kunna stödjas av nödvändig kommunal planering.

### *Gång-/cykelförbindelser*

Den föreslagna järnvägsanläggningen blir med sina fem spår en dominerande barriär. Nuvarande gång-/cykelförbindelser blir ofrånkomligt påverkade, och i vissa fall blir det omöjligt att åstadkomma exakt samma funktion som tidigare. Inte desto viktigare blir det att de nya förbindelser som skapas får en funktion, genhet och utformning som optimeras utifrån de nya förutsättningarna, så att vi tillsammans skapar en lösning som kommer gynna samhällsutvecklingen för framtiden.

### *Vattentäkt*

Frågorna kring järnvägens passage av Gävle-Valboåsen och påverkan på Gävles vattentäkt, är komplicerade. Gävle Vatten kommer avge ett eget yttrande och mer i detalj beskriva viktiga frågor både i järnvägsplanen och den fortsatta projekteringen. Gävle kommun ställer sig helt bakom Gävle Vatten i dessa frågor.

### *Masshantering*

För utbyggnaden av dubbelspåret Gävle-Kringlan kommer mycket stora förflyttningar av massor behöva ske. Detta gäller framför allt delen Tolvforsskogen-Kringlan som blir föremål för nästa järnvägsplan. Men redan för delen Gävle Central-Tolvforsskogen bedöms stort massöverskott och det blir därför viktigt att skapa en sammanhållande plan för hur massor ska flyttas och hanteras för hela sträckan Gävle-Kringlan. En sådan plan bör rimligen omfatta andra intilliggande projekt som kommer pågå under samma tidsperiod, och där också mycket massor kommer hanteras. En lyckad masshantering ger stora vinster både ekonomiskt, miljömässigt och trafikkalt. Det är även viktigt att masshanteringen tar hänsyn till dricksvattenskyddet.

Behovet av specifika massor för järnvägsändamål är en fråga som inte fullt ut beskrivs i järnvägsplanen, och kommer kräva fortsatt samverkan.

### *Exploatering*

Förutom masshantering så finns ytterligare samordningsvinster i fortsatt samverkan med utbyggnaden av järnvägen och verksamhetsområdet Tolvforsskogen. Detta gäller dagvattenhantering, minimera markavtrycket, bevara naturmark, gemensamma byggvägar etc. Även frågor gentemot övriga intressenter – nyttjanderättsavtal för jakt, skolskog etc. måste hanteras. Övrigt att beaktas är Gävle kommuns skogspolicy med reglering kopplad till avverkning.

### *Klimatpåverkan*

Tågtrafik är jämfört med andra trafikslag positivt ur klimatsynpunkt. Byggnad av järnväg ger dock betydande klimatpåverkan, och för den fortsatta planeringen/projekteringen blir det viktigt att tydliggöra hur påverkan ska minimeras. Gävle kommun har högt ställda mål och ambitioner i klimatfrågan och deltar gärna i den fortsatta detaljeringen kring dessa frågor.

### *Gävle Västra*

Utformningen och genomförande av stationsområdet Gävle Västra är ytterligare en utmaning. Där finns förutom Trafikverket och Gävle kommun, Region Gävleborg som en mycket viktig part. Även om parterna har olika ansvar och ekonomiska ”gränser”, är det viktigt att samverkan sker kring en samsyn om helhetslösningen. Mycket av stationsområdet ligger utanför den formella gränsen för järnvägsplanen, men Gävle kommun vill gärna lyfta denna utmaning och betydelsen av gode och framtidsriktade förbindelser till stationsområdet inför det fortsatta projektarbetet.

Den föreslagna tillfartsvägen från Hamnleden till Gävle Västra (norra sidan), måste samordnas med Gävle kommuns detaljplan och exploateringsprojekt.

### *Tillfällig nyttjanderätt*

I förslaget till järnvägsplan visas tilldels stora ytor för tillfällig nyttjanderätt. Detta gäller bl.a. i Tolvforssskogen, där det anges områden för tillfällig nyttjanderätt som enligt pågående planering av verksamhetsområdet (både beslutat planprogram och pågående detaljplanering) planeras som verksamhetsmark. Eftersom de föreslagna tidsramarna för tillfällig nyttjanderätt är väl tilltagna (nio år), skapar detta komplikationer för verksamhetsområdets planering och utveckling. Det finns också en konflikt med planerat område för dagvattenanläggning. En tydligare beskrivning av projektets behov av tillfällig nyttjanderätt och tidsramarna för detta är nödvändig.

Inom ytorna T1, T2 och T4 finns kommunala byggplaner som måste samordnas med järnvägsutbyggnaden, genom en gemensam produktionsplanering.

### *Gestaltning*

En järnvägsanläggning som den föreslagna med totalt fem spår och stora förändringar på omgivande vägsystem både för biltrafik och GC-trafik, kommer förändra stadsbilden. En viktig ambition för projektet blir att det nya som skapas också får en god gestaltning. Detta gäller även den mark som hamnar ”mellan” infrastruktur – s.k. SLOAP (Space Left Over After Planning). Både utformning och skötsel blir viktiga frågor som kommer påverka totalupplevelsen av den nya anläggningen. Enligt Gävle kommuns Arkitekturpolicy ska varje enskilt projekt bidra positivt till den omgivande staden och visa hur projektet samspelar med sin omgivning och ha en arkitektonisk idé.

En specifik fråga är t.ex. hur den nya stationen bedöms påverka kulturmiljön vid Tolvfors Bruk. Även bedömningen kring kulturvärdet för lokstallet på Sätra 104:3 behöver förtydligas.

Gestaltning av teknikbyggnader/-installationer behöver förtydligas i det fortsatta arbetet med gestaltungsprogrammet. Planbeskrivningen bör ge vägledning för det fortsatta arbetet med gestaltungsfrågorna.



### *Grönstruktur*

Hagaströmskilen är en viktig spridningskorridor och grön koppling mellan staden och omgivande natur. Utbyggnaden av Ostkustbanan med tillhörande vägar och övriga anläggningar, kommer ofrånkomligt att göra stora intrång i Hagaströmskilen. Desto viktigare blir då omsorgen om detaljer - både i utformning, men kanske nog så viktigt i genomförandet. Även hur man genomför återställandet efter byggprojektets genomförande blir en viktig fråga.

Eftersom olika planer reglerar den sammantagna utbyggnaden, blir det viktigt att kumulativa effekter hanteras av det totala ingreppet i naturmiljön och dess effekter.

### *Produktionsplanering*

Järnvägsplanen beskriver i huvudsak den färdiga anläggningen. Samtidigt sker produktionen av en sådan stor åtgärd över lång tid. Projektet antas ha en byggtid på ca 10 år. Därför blir det också viktigt i järnvägsplanen att beskriva hur viktiga funktioner ska upprätthållas under denna långa byggtid. Ett tydligt sådant exempel är GC-förbindelser. Gävle kommun förväntar sig att fullgoda GC-förbindelser upprätthålls under hela projektets utförande.

### *Gävle Energi*

Gävle Energi lämnar inget särskilt yttrande, men vill genom Gävle kommuns yttrande framföra att de förutsätter att alla kostnader för kabelflytt (både elnät och fibernät) som behövs till följd av järnvägsutbyggnaden, bekostas av Trafikverket. Likaså att fortsatt projektering sker i nära samarbete med Gävle Energi kring dessa frågor.

### *Specifika synpunkter*

För mer detaljerad utformning i plandokumentet, och inför det fortsatta arbetet passar Gävle kommun på att skicka med några mer specifika synpunkter:

- Frågor kopplade till GC-passage i Tolvfors (Norrbågens förlängning) hanteras inte i denna järnvägsplan. Arbeta pågår med utformning som ska hanteras i kommande järnvägsplan för Bergslagsbanan, men som kan innebära att vissa delar av järnvägsplan Gävle Central-Tolvforsskogen då behöver upphävas.
- Ansvarsfrågan kring väderskydd/plattformstak på perrongerna vid Gävle Västra behöver regleras i de avtal som ska tas fram för genomförandet.
- På s.14 omnämns GC-passagen mellan Lilla Lexe och Sätra på ett sätt som kan få det se ut som denna kan få en likvärdig ersättning. Den ersättning som Trafikverket tidigare föreslagit och som Gävle kommun avvisat, har en annan funktionalitet och bör därför beskrivas på ett annorlunda sätt.
- Under 5.2.1. kan lämpligen kopplingen till Högskolan nämnas.
- Planprogram Gävle Västra anger inriktning och ambition för utveckling av området kring stationen. Det är dock viktigt precisera att det är kommande detaljplan(er) som anger de formella

förutsättningarna för kommande exploatering och utformning. Beskrivningen i järnvägsplanen (s.26) kan ge intryck av att planprogrammet har en mer formell funktion.

- Beskrivningen av kulturmiljöfrågor är för otydlig i planförslaget. Detta gäller framför allt Tolvfors Bruk. Även eventuell påverkan på kulturvärden pga. bullerskyddsåtgärder behöver beskrivas. Det senare gäller även Nynäsområdet och Nordost.
- Det framstår otydligt vad som gäller för befintlig gångpassage vid Igeltjärn. Även om tilltänkt ny passage hamnar precis utanför planområdet, bör ändå en beskrivning kunna tas in i planbeskrivningen som en hänvisning till järnvägsplanen Tolvforsskogen-Kringlan, för att öka läsförståelsen.
- Bullerpåverkan från statlig infrastruktur redovisas och åtgärder föreslås. Kumulativ påverkan från all trafikinfrastruktur saknas dock i påverkansbedömningen. Planhandlingen behöver belysa samlad bullerpåverkan från all trafikinfrastruktur (inte endast statlig) för att ge en representativ bild av bullerpåverkan och för att åtgärderna ska bli tillräckligt effektiva, även om åtgärder endast föreslås för statlig infrastruktur. Järnvägsplanen behöver beskriva och motivera hur den samlade påverkan ska hanteras.
- I bullerutredningen anges inga åtgärder för själva herrgårdsbyggnaden vid Tolvfors herrgård. Det saknas motiv för detta, samt en beskrivning av eventuell kumulativ påverkan från Lexevägen.
- I bullerutredningen finns det också otydligheter kring Västra Sätra och bullerskärmens utbredning, samt eventuell kumulativ påverkan från Sätrahöjden.
- I MKB skulle tabellen på s.40 gärna kompletteras med en karta för att underlätta förståelsen.
- I MKB s.45 finns en formulering kring nollalternativ och verksamhetsområdet i Tolvforsskogen, som med fördel skulle kunna ersättas med den formulering som finns i MKB för planprogrammet Tolvforsskogen.
- Eftersom konsekvenserna för buller bedöms bli ”små negativa”, behöver motiveringen belysa att riktvärden för buller även innehålls för uteplatser.
- Illustrationen av brolösning över Norra Kungsgatan, visar på en ”tunnellösning” för GC-vägen, jämfört med dagens mer öppna lösning med pelare. Gävle kommun och Trafikverket fortsätter diskussion om denna utformning. Gävle kommun framhåller även att vägens frihöjd under bron är av stor vikt.
- Det tillhörande gestaltningsprogrammet är mycket detaljerat med hänsyn till utformning och materialval av stationen, men det saknas en tydligare beskrivning av stationens arkitektoniska idé och relation/bidrag till sin omgivning.
- För det fortsatta arbetet med projektering, är det viktigt att underlagsrapporter till MKB är tillgängliga.
- Skyddszoner vid vattendrag bör synas i kartor och inte enbart omnämnas i text.

- Omledning av vattendraget från Igeltjärn bör hanteras som vattenverksamhetsärende hos länsstyrelsen enligt 11 kap. miljöbalken.
- Förutom faunapassagerna vid Bäckebröbacken, framgår det inte att det behöver göras ekologiska förstärkningsåtgärder för intrånget järnvägen gör i befintlig grönstruktur. Även om det inte är klart vad och var dessa ska göras bör ett resonemang om detta finnas med i planhandlingen.
- Ytorna på bullerskyddsvallen ska användas för att göra ekologiska förstärkningsåtgärder. Det bör framgå i planhandlingen exempel på sådana åtgärder.
- Det framgår inte hur alléträden längs Lexevägen kommer att hanteras i och med den påverkan som blir när Lexevägen förskjuts söderut.
- Bullerskyddsskärmarna på broarna ska bli genomsiktliga (vilket är positivt). Behövs åtgärder för att minska risk för fågelkollisioner?

### **Bilagor**

- Trafikverkets begäran om yttrande till samrådsremiss av järnvägsplan Gävle Central-Tolvforsskogen, 2023-05-15
- Planbeskrivning OKB Gävle-Kringlan, delen Gävle Central-Tolvforsskogen, 2023-05-20
- MKB tillhörande järnvägsplanen, 2023-05-20
- Plankartor 1-6, 2023-05-20

*Åsa Viklund Lång*  
Kommunstyrelsens ordförande