



Gävle
KOMMUN

Gävle Västra

Program för detaljplan Ny tågstation vid Gävle Sjukhus

Samrådshandling 2021-01-26



Program för detaljplan Gävle Västra - ny tågstation vid Gävle Sjukhus, 16KS114

Samrådsversion 2021-01-26
Planprogrammet är framtaget på uppdrag av Kommunstyrelsens
samhällsbyggnadsutskott. Beslut om beställning 2019-12-04

Sponsor: Harald Knutsen, Övergripande planering

Projektgrupp: Josef Rundström projektledare, Elin Byström bitr.
projektledare, Lena Thyberg, Calle Holmström, Anna-Karin Gävert,
Viktor Lundgren, Peter von Reedtz, Mikael Ekman och Lena Boox

Författare: Livsmiljö Gävle, Gävle kommun
Omslagsfoto: Sebastian Österman, Gävle kommun
Foto: Gävle kommun och Region Gävleborg där inte annat anges.
Kartor, illustrationer och layout: Josef Rundström

© Gävle kommun 2021, Citera gärna men ange källa.

Dagens markanvändning



Teknikparken
Högskolan

Gävle Sjukhus

Sköterskevägen

Skånbergsleden

Tolvfors Herrgård

Hamnleden

Helikopterplattan

Lexevägen

Trafikplats
Sättra

Mottagnings-
stationen

Bergslagsbanan

E4

Sättra

Läsanvisning

Detta är ett *program för detaljplan* för en ny tågstation vid Gävle Sjukhus kallad Gävle Västra. Detta dokument ska underlätta och vägleda kommande planering för den nya Ostkustbanan genom området, samt visa den politiska visionen för området runt den nya järnvägsstationen.

Nu önskar vi veta vad ni tycker om detta förslag på utvecklingen vid den nya stationen!

Under perioden 22 februari - 22 mars kommer handlingarna finnas tillgängliga på kommunens hemsida, där det även går att lämna synpunkter via en enkät. På hemsidan finns även möjlighet att lämna in ett yttrande över förslaget.

SAMMANFATTNING
INLEDNING
PLANFÖRSLAG
MÅL & UTVÄRDERING
RIKTLINJER
GENOMFÖRANDE
KONSEKVENSER

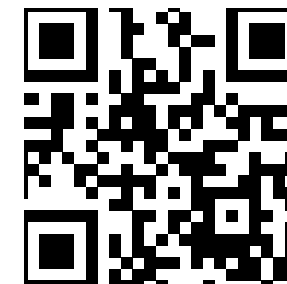
Dokumentet är uppdelat enligt rubrikerna till vänster där de första avsnitten försöker sammanfatta syftet, innehållet och processen för planförslaget.

Under rubrikerna "Planförslag" och "Underlag och riktlinjer" utvecklas planförslaget och kommande riktlinjer tylliggörs.

Under rubriken "Mål och utvärdering" jämförs planförslaget med tidigare framtagna översiktsplaner och styrdokument som påverkar planförslaget.

Rubriken "Genomförande" blickar fram mot vissa avtal som behöver upprättas för att konkretisera samverkan mellan bland annat Gävle kommun och Trafikverket framöver.

Under rubriken "Konsekvenser" sammanfattas planförslagets konsekvenser.



(peka på denna figur med din mobilkamera, så kommer du direkt till hemsidan)

www.gavle.se/gavlevastra

Figur 1. Under samrådstiden kommer även dessa affischer att synas på vissa platser i Gävle.

Sammanfattning

Nedan sammanfattas Gävle kommuns politiska viljeriktning för utvecklingen av stationen Gävle Västra och dess omgivning.

Sammanlänkade stadsdelar

Att möjliggöra rörelser i nordsydlig riktning förbi spårområdet och Hamnleden är viktigt för att hålla samman staden. Särskilt viktigt är att i samband med Gävle Västra skapa en tydlig koppling mellan Gävle sjukhus och Sättra. Detta är viktigt för att skapa en tillgänglig station, men även för att länka samman stadens delar. Denna koppling behöver vara öppen under dygnets alla timmar, vara tillgänglig och upplevas som en trygg passage.

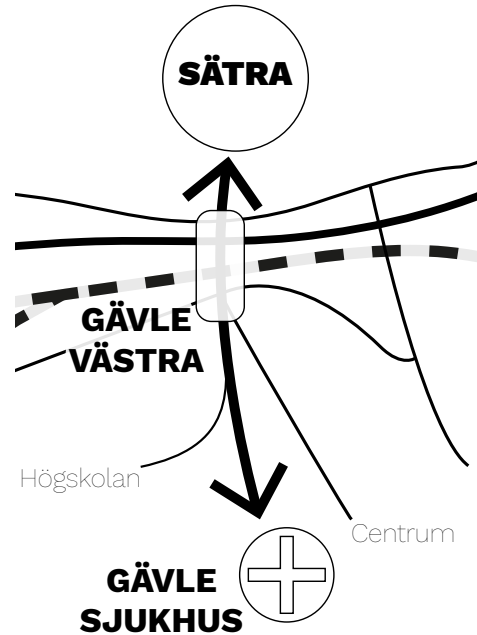
Livfull plats med funktionsblandning

Det är viktigt att området runt stationen fylls med innehåll. Detta tar tillvara de stora möjligheter som uppstår när platsen går från markparkering till en av regionens mest tillgängliga platser. Kommunen öppnar genom planprogrammet för en blandning av funktioner vid helikopterplattan, där sjukhusrelaterade verksamheter kan blandas med kontor eller annan verksamhet som gynnas av det stationsnära läget. Programmet undersöker även möjligheten att bebygga området med bostäder, med syfte att platsen ska vara befolkad dygnets alla timmar. Detta leder till en ökad trygghet och en ökad vilja att använda stationen.

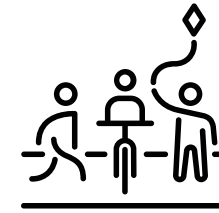
Stationsbyggnad som landmärke

Det är viktigt att skapa en station som används. Gävle Västra behöver vara lätt att orientera sig till och lätt att känna igen. Kommunen använder begreppet landmärke. Ett landmärke behöver inte nödvändigtvis vara stort och pråligt, utan kan vara utformat med finesse så att människors associationer direkt leds till platsen Gävle Västra vid Gävle Sjukhus.

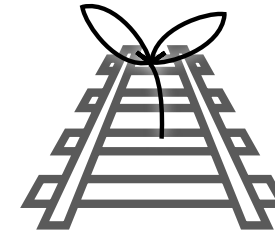
Sammanlänkade stadsdelar



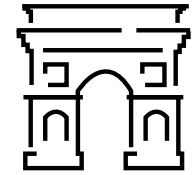
Livfull plats med funktionblandning



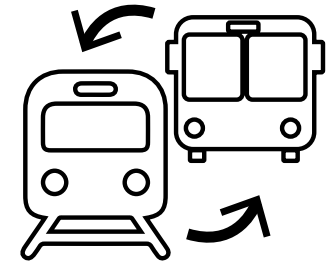
Grönskande plats för infrastruktur



Stationsbyggnad som landmärke



Knutpunkt för kollektivtrafik



Knutpunkt för kollektivtrafik

Gävle Västra ger en unik möjlighet att knyta Gävles stadsbussnät mot en tågstation. Detta innebär att det blir enklare att resa hållbart, från dörr till dörr. Bytet behöver kunna ske så smidigt som möjligt, för att underlätta valet av det hållbara resandet. Det handlar bland annat om utformning av busshållplatser, bilfria torgmiljöer, närhet till plattformsförbindelser. Vidare ser kommunen en möjlighet att avlasta stadens centrala delar från biltrafik med ärende att hämta/lämna vid Gävle Central. På norra sidan, vid Trafikplats Sättra behöver en smidig anslutning skapas även för bil, då effekterna kan bli en minskad biltrafik i centrum.

Grönskande plats för infrastruktur

Grönstrukturen vid Gävle Västra är en del av ett större sammanhang som en av Gävles fem gröna kilar. Området bidrar med biologiska värden, ekosystemtjänster och är spridningskorridor för växter och djur in mot stadens kärna. När platsen kommer att genomskäras av ytterligare infrastruktur behöver grönskans funktion säkerställas. Detta ställer krav på en varsamhet vid byggnationen av Ostkustbanan och en medveten plan för grönstrukturen när infrastrukturen är på plats. Även för ny byggnation i området krävs en hög grönytefaktor för att uppnå målsättningen. Rörelsestråk i grönstrukturen skapas, så att människor kan vistas i och passera igenom parker och naturområden.

Gävle Västra

En extra sommar-
månad på köpet.

UPPTÅGET



I samarbete med
DSB Uppland

ABT 9033 X52-A 200
DMA033-H2



*Fotomontage som visar
att Upptåget kommer att
kunna stanna vid Gävle
Västra i en framtid*

Inledning

Gävle växer och fler människor vill bo, verka i och besöka staden. Gävle står inför flera stora investeringar i infrastruktur där en ny Ostkustbana, ombyggnation av Gävle central, omdaning av Näringen, m.m., kommer att skapa nya förutsättningar för framtidens Gävle. Vi kallar det "Trafikpusslet", eftersom det är många pusselbitar som tillsammans formar framtidens Gävle.

En del av Trafikpusslet är en ny tågstation vid Gävle Sjukhus, kallad Gävle Västra. Detta program för detaljplan är första steget i flera olika planeringsprocesser som leder till en ny järnväg, en ny station och en ny bebyggelsemiljö vid Gävle Sjukhus. Utvecklingen av området kring Gävle Västra kommer att ske under lång tid och flera aktörer kommer att vara inblandade, bland annat Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun tillsammans med privata aktörer.

Planprogram för Gävle Västra är ett kommunalt plandokument enligt Plan- och bygglagen (PBL) som visar kommunens politiska vilja för utvecklingen vid Gävle Västra. Men programmet har även ambition att vara en gemensam plattform som visar en helhetsbild för områdets framtida utveckling. I program för detaljplan för Gävle Västra ritas de långsiktiga utvecklingsstrategierna upp för att skapa en ny mötesplats inte bara för Gävle utan för hela regionen.

Figur 2. Karta över Ostkustbanans stråk genom Gävle kommun.

Ny Ostkustbana

Regeringen har beslutat och gett Trafikverket i uppdrag att bygga om Ostkustbanan till en dubbelspårig järnväg i ett nytt läge. Detta beslut togs i vad som kallas Nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018 - 2029.

Den nya järnvägen ska gå väster om E4 upp till Axmartavlan och en mötesstation som kallas Kringlan. Detta innebär att järnvägen även får en ny dragning genom Gävle, där passagen av Gävle Sjukhus ger en möjlighet för en ny tågstation, Gävle Västra. Gävle Västra planeras som en kompletterande station till Gävle Central med 250 meter långa plattformar men i planeringen finns även möjlighet att bygga ut dessa, så att samtliga persontåg kan stanna vid stationen.



Tidigare utredningar

Den första utredningen (idéstudie) om en ny tågstation vid Gävle sjukhus togs fram 2002 av dåvarande Banverket. Vid den tidpunkten var en sådan tågstation enbart knuten till regionaltåg (Tåg i Bergslagen) på Bergslagsbanan. Pådrivande i detta arbete var Landstingen i Gävleborg och Dalarna.

En översyn/uppdatering av idéstudien från 2002 togs sedan fram av Banverket 2007 i form av ett PM, för att ligga till grund för ett ställningstagande om projektet skulle tas upp i Banverkets verksamhetsplan.

2009 startade sedan en förstudie för dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall. Detta skapade helt nya förutsättningar kring en tågstation vid Gävle sjukhus. Förstudien slutfördes 2010 och Trafikverkets ställningstagande bestod i två alternativa sträckningar för det nya dubbelspåret. Det västra alternativet innebar en ny sträckning väster om E4 mellan Gävle och Axmartavlan/ Kringlan, och möjligheten att etablera en ny regional tågstation Gävle Västra.

2015 beslutade Gävle kommun om en fördjupad översiktsplan för Ostkustbanans nya sträckning mellan Gävle och Axmartavlan/Kringlan enligt det västra alternativet. En av de viktiga argumenten för kommunens beslut om att förorda västligt alternativ, var just möjligheten till en ny tågstation Gävle Västra.

2019 gjorde Trafikverket ett ställningstagande om att välja det västliga alternativet som grund för fortsatt planering av nytt dubbelspår Gävle-Kringlan. Som en del till motivet för ställningstagandet är möjligheten att skapa ett nytt läge för tågstation vid Gävle Västra.

Syfte och avgränsning

Syftet med detta program för detaljplan är att tidigt i planeringsprocessen samla de olika offentliga aktörerna (Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun) till en gemensam utvecklingsbild. Vidare är syftet att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge närboende, allmänhet och berörda myndigheter och kommunala bolag möjlighet till insyn och påverkan.

Programmet ska identifiera viktiga principfrågor som ska följas i fortsatt planering och som kommer att vara vägledande för kommande kommunala planprocesser. Programmet ska även redovisa riktlinjer för hur följande kommunal planering ska ske och vilka frågor som måste beaktas i kommande detaljplanering.

Avgränsning – kommunal planering

Att planera för en ny tågstation är i hög grad ett samverkansprojekt där Trafikverket, Region Gävleborg och kommunen tillsammans behövs för att skapa en god helhet.

Dock finns även tydliga skillnader i ansvar. Gävle kommun ansvarar för och kommer i programmet presentera förslag på hur stationsmiljön kan utformas och gestaltas, hur parkering och angöring kan ske vid Gävle Västra, samt hur Gävle Västra kan bli en del i staden genom gena kopplingar mellan Sättra och sjukhuset, exempelvis.

Trafikverket ansvarar för planering av själva järnvägsanläggningen med alla ingående tekniska system. Trafikverket kommer att ansvara för stationens kärnfunktion, d.v.s. en begränsad del av bytespunkten, plattformar och plattformsförbindelser, utrustning på dessa samt övrig järnvägsteknisk utrustning. Men en effektiv trafikslagsövergripande bytespunkt kräver alltid funktioner utöver kärnfunktionen, detta ansvar vilar på kommunen, regionen och andra aktörer. En välfungerande bytespunkt är helt beroende av hur anläggningen i sin helhet utformas ur ett resenärs- och helhetsperspektiv. Detta har varit utgångspunkten i den kommunala planeringen för Gävle Västra.

Region Gävleborg ansvarar för trafikeringen av Gävle Västra, både vad gäller bussar och tåg. Denna trafikering ger även förutsättningar för hur busshållplatser och torg behöver utformas. Region Gävleborg ansvarar även för länstransportplanen där del av finansieringen av genomförandet av stationsområdet finns. Vidare har Region Gävleborg ett regionalt utvecklingsansvar, liksom ett ansvar för att uppnå god tillgänglighet för länets samtliga invånare inom ramen för ett hållbart transportsystem.

Region Gävleborg planerar även för en ut- och ombyggnation av Gävle sjukhus som kommer att ske samtidigt med bygget av järnvägen. Utvecklingen av sjukhuset kommer att påverka och påverkas av den nya stationen, som därigenom behöver få en tydligare nordlig entré till sjukhusområdet.

Ambitionen från respektive offentlig aktör har varit att söka en helhetslösning som människor kan och vill använda.

Geografisk avgränsning

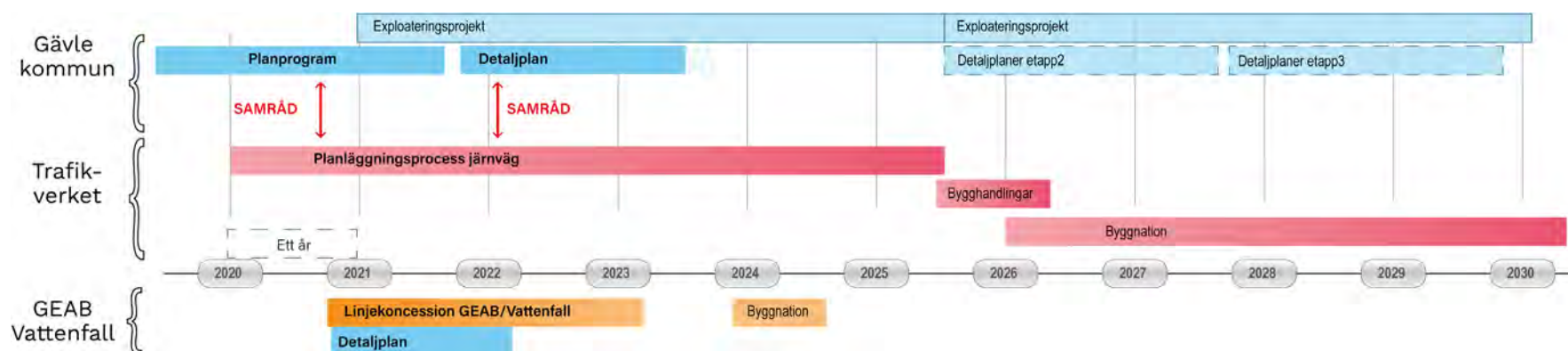
Planområdet för program för detaljplan Gävle Västra ligger direkt norr om Gävle Sjukhus. Planområdet följer Bäckebröbackens ravin i söder, har en nordlig gräns i anslutning till bebyggelsen i Sättra, en västlig gräns vid E4 och en östlig gräns öster om Skånbergsleden.

Tidsperspektiv

Program för detaljplan Gävle Västra har år 2040 som planeringshorisont.

Planprocess – tidplan

Program för detaljplan tas fram i en process som styrs av plan- och bygglagen. Syftet med processen är att via dialog skapa engagemang och medverka från invånare, fastighetsägare, föreningar, näringsliv, regionala aktörer och myndigheter. Dialogen är viktig för kommunens beslutsfattare, eftersom den visar vad markägarna och allmänheten tycker i frågor som rör den fysiska miljön.



Figur 3. Samlad tidplan för kommunens och Trafikverkets planering

Samråd

Samrådsperioden infaller 22 februari 2021 till 22 mars 2021. Under samrådsperioden kommer utställningar och digitala samrådsmöten hållas. Möjligheter finns att lämna synpunkter skriftligt, samt via digital enkät. Hemsidan, www.gavle.se/gavlevastra, kommer att samla information som rör planeringen för och senare även byggnationen av Gävle Västra. Samtliga aktörer kommer att finnas tillgängliga för frågor och synpunkter under samrådstiden.

Godkännande

Efter samrådsperioden sammanställs alla synpunkter i en samrådsredogörelse. Därefter tar Gävle kommuns samhällsbyggnadsutskott ställning till vilka revideringar som ska göras i planen. När planen är reviderad kommer kommunfullmäktige att besluta om att godkänna program till detaljplan för Gävle Västra. I kapitlet Genomförande kan du läsa mer om processerna efter programmet har godkänts.

Kommande planering

Innan de första tågen kan angöra Gävle Västra kommer följande planeringsinsatser att göras:

- Program för detaljplan, Gävle Västra - Gävle kommun, gemensamt med Trafikverket och Region Gävleborg
- Järnvägsplan Gävle Central till Gävle Västra – Trafikverket
- Detaljplan för järnvägsändamål, Gävle Central – Gävle Västra - Gävle kommun
- Detaljplan för ny mottagningsstation

Utöver detta krävs även linjekoncessioner för nya lägen för Vattenfalls luftledning, samt Gävle Energis markkabel.

Samordnade processer

Kommunen och Trafikverket har ambition att samordna planeringsprocesserna både i tid och innehåll. Kommunen har för avsikt att hantera gällande detaljplaner, samt ta fram nya detaljplaner för järnvägsändamål. Detta ska vara färdigt när järnvägsplanens process kräver det.



Planförslag

En ny station vid Gävle Sjukhus innebär en omkastning av platsens betydelse i och för staden samt länet. Platsen går ifrån att vara en del av sjukhusområdets periferi, till att bli en av länets mest tillgängliga platser med kollektivtrafik och en ny entré till Gävle stad. Detta ställer höga krav på platsens funktionalitet, och ger även stor potential för utveckling. Medvetna val krävs i allt från den strukturella funktionen av stationen, till utformning av byggnader, utsmyckande konst, val av utformning av torg, och placering och val av träd och vegetation. En ny tågstation innebär en ny identitet för platsen.

I detta kapitel presenteras en framtidsutveckling kring Gävle Västra.

Stadsbyggnadsidé

Enligt Gävle kommuns Arkitekturpolicy (antagen 2020) ska alla stadsbyggnadsprojekt inom Gävle ha en tydlig stadsbyggnadsidé som visar hur projektet bidrar till den omgivande staden och tydligt visa hur platsen samspelar med sin omgivning. I senare kommunala exploateringsprojekt, detaljplanering och investeringsprojekt behöver denna röda tråd – denna identitet – konkretiseras och ges ett arkitektoniskt uttryck. Nedan tydliggörs stadsbyggnadsidé utifrån begreppen: sammanlänkande stadsdelar, livfull plats med funktionsblandning, stationsbyggnad som landmärke, knutpunkt för kollektivtrafik, samt grönskande plats för infrastruktur.

Sammanlänkade stadsdelar

Inriktningsmål: Stadsutvecklingen kring Gävle Västra ska bidra till att minska barriäreffekter från Hamnleden och spårområdet för ny Ostkustbana. Stråk för människors rörelser i nordsydlig riktning mellan stadsdelarna Lexevägen, Väster, Sättra och Gavlehov och vidare mot andra målpunkter som sjukhuset, högskolan, centrum ska vara gena, trygga och lätta att orientera sig i. Oskyddade trafikanter och kollektivtrafik ska tydligt prioriteras i allmänhet. Vissa avsteg från detta kan komma att behövas och omsorg om utformning kommer att krävas för ambulansstrafikens framkomlighet.

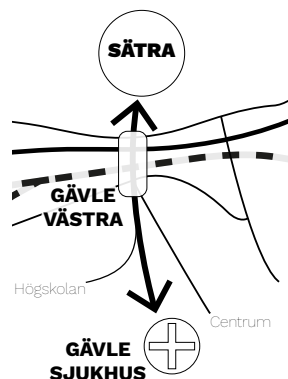
Planområdet består idag av parallella infrastrukturer som går i öst-västlig riktning. Tillsammans bildar Sättrahöjden, Hamnleden, Bergslagsbanan och Lexevägen en barriär – ett band av infrastruktur som bara kan passeras på ett fåtal platser.

Det nya stationsområdet ska nås via gena och väl gestaltade rörelsestråk som framförallt prioriterar hållbara transporter. Det är viktigt att stärka kopplingarna till stationsområdet i alla väderstreck och minska barriärverkan som järnvägen och Hamnleden utgör. Stråket i nord-sydlig riktning har en överordnad ställning då den utgör kopplingen mellan 10 000 Sättrabor och 6500 anställda på Gävle Sjukhus. Det är även i denna riktning som de största busslinjerna går och där flest människor rör sig. I förslaget stärks axeln genom området som Sköterskevägen utgör och att denna fortsätter i en torgbildning med en stationsbyggnad och en perronganslutning. Stråket fortsätter upp på Sättra så att stationen är tillgänglig dygnet runt från alla riktningar.

Infarten till Gävle Västra från Hamnleden, via trafikplats Sättra, är viktig för tillgänglighet till E4 och de västra och södra delarna av Gävle. Detta får betydelse för att avlasta biltrafiken in mot Gävle C. Även för ersättningstrafik blir denna koppling strategiskt viktig, då E4 nås inom någon minut.

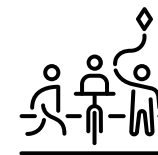
Gång- och cykelstråket till Högskolan föreslås förbättras via Lexevägen-Tolvfors-Valls hage för att stärka sambandet med den regionala målpunkten Gävle Västra.

Lexevägen blir ett viktigt stråk till stadens västra delar. En eller två nya anslutningar till Skånbergsleden som är gena och välgestaltade föreslås för kopplingen till centrum.



Livfull plats med funktionsblandning

Inriktningsmål: Vid Gävle Västra skapas kvarter med hållbar och innovativ bebyggelse som stärker och kompletterar stationsläget. I kvarteren finns verksamheter kopplat till vård, service och kontor, men också en del bostäder i bullerskyddade lägen. Att området befolkas såväl dag som natt bidrar till trivsel och trygghet. Den allmänna platsen i form av torg, gator och parker ges en placering och gestaltning som inbjuder till vistelse.



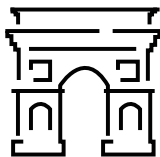
För att Gävle Västra ska användas måste det vara en trygg och tillgänglig plats. Detta innebär att området runt stationen behöver inbjuda till vistelse i väntan på nästa resa, men även att bebyggelsen kring stationen behöver kompletteras med en blandning av funktioner. Genom att blanda funktioner som är tillgängliga olika delar av dygnet blir platsen tryggare. Ett stationstorg med funktioner kopplat till stationen och resenärer föreslås vid stationsbyggnadens entré. Torget föreslås ha stort inslag av grönska.

Stora öppna och delvis tomma markparkeringar behöver flyttas och byggas in i parkeringshus. Mot stationstorget samt längs Sköterskevägen och Lexevägen (från stationen till Skånbergsleden) främjas lokaler i bottenvåningen med varierade fasader mot gatan. Områdets ljussättning bidrar till trygghet.

Programmet föreslår nya kvarter mellan stationen och sjukhuset. Här kan verksamhet knuten till sjukhuset som exempelvis vårdenheter, patienthotell, hospice kombineras med kontorslokaler och, verksamheter så som kontor, hotell, konferens och även bostäder i vissa delar som inte är utsatta för buller.

Stationsbyggnad som landmärke

Inriktning: Vid perrongerna ska det finnas en tydlig stationsbyggnad med servicefunktioner för resenärer. Gestaltning av stationens direkta närområde ska underlätta byten mellan olika färdmedel.



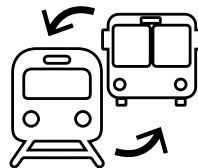
Platsen i och vid stationen ska vara trygg och det ska vara lätt att orientera sig till och inom området. Resenärer som kommer till stationen gåendes, med cykel eller med kollektivtrafik ska prioriteras före biltrafikresenären. Hållplatslägen för lokalbussar och väderskyddad cykelparkering ska finnas nära. Långtidsparkering för bilar ska göras effektiv, huvudsakligen under mark eller i parkeringshus.

En väl gestaltad stationsbyggnad föreslås för att skapa en orienterbarhet som gör stationen lätt att hitta till och ökar människors medvetenhet om Gävle Västra som målpunkt. Särskilt viktig blir den visuella kontakten för människor som rör sig från sjukhuset och norrut, men stationsbyggnaden ska även vara synlig för och göra intryck på förbipasserade på Hamnleden, och resenärer som kommer från Lexe/Hagaström, Sättra och Gavlehov/Strömsbro/Hille. Själva stationsmiljöns gestaltning ska uppmärksamma stationsläget och välkomna resenären till platsen.

Stationsbyggnaden som landmärke innebär inte nödvändigtvis en stor hög och pampig byggnad som tar plats på andra världens bekostnad. Snarare kan en väl gestaltad stationsbyggnad ta avstamp i dagens miljö och vara tongivande i den nya platsidentiteten. God arkitektur är viktigt inte minst med tanke på närheten till Tolvfors bruk och Tolvfors Herrgård. Målsättningen är att åstadkomma en tydlig stationsbyggnad som är lätt att se, uppskatta och som attraherar människor, utan att överglänsa eller konkurrera med herrgården och dess miljö.

Knutpunkt för kollektivtrafik

Inriktning: Den nya tågstationen blir en knutpunkt för kollektivtrafiken och en av regionens mest tillgängliga platser. Genom mindre justeringar i fem busslinjer kan en buss var tredje minut trafikera



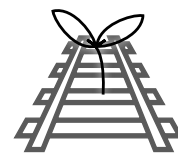
Gävle Västra. Detta tillsammans med en trafikering med fyra tågupplägg - X-trafik, Tåg i Bergslagen, Upptåget och SJ gör att Gävle Västra blir en av norra Sveriges mest betydelsefulla knutpunkter för kollektivtrafik.

Den nya stationen innebär konkreta nyttor för regional utveckling i form av ett förenklat resande och sammanlänkning med tåg från länets samtliga kommuner till lokala målpunkter i form av Gävle Sjukhus, Högskolan i Gävle och arbetsmarknaden i resistensstaden. Vidare innebär stationen en regionförstoring i form av möjligheter till nya kollektivtrafikupplägg och en ökad tillgänglighet till såväl Dalarna som Uppsala-regionen.

Busshållplatserna och cykelparkeringar föreslås placeras i direkt anslutning till angöringen av perrongerna för att underlätta byten mellan transportslagen. På norra sidan, vid Trafikplats Sättra, behöver en smidig anslutning skapas även för bil, då effekterna kan bli en minskad biltrafik i centrum.

Grönskande plats för infrastruktur

Inriktning: Området ska innehålla en sammanlänkad grönstruktur där ekosystemtjänster säkerställs trots stora infrastrukturensatsningar. Natur, parker och gröna stråk ska kopplas samman i området. Även grönskan på kvartersmark ska vara påtaglig såväl på gårdar som på väggar och tak. Dagvattenhanteringen ska tillföra kvaliteter i området genom att vatten som renas och fördröjs lokalt integreras som ett synligt inslag i området. Lågpunkter i området kan ges mångfunktionell användning som torg eller park och även kunna användas för att hantera större vattenmängder vid skyfall.



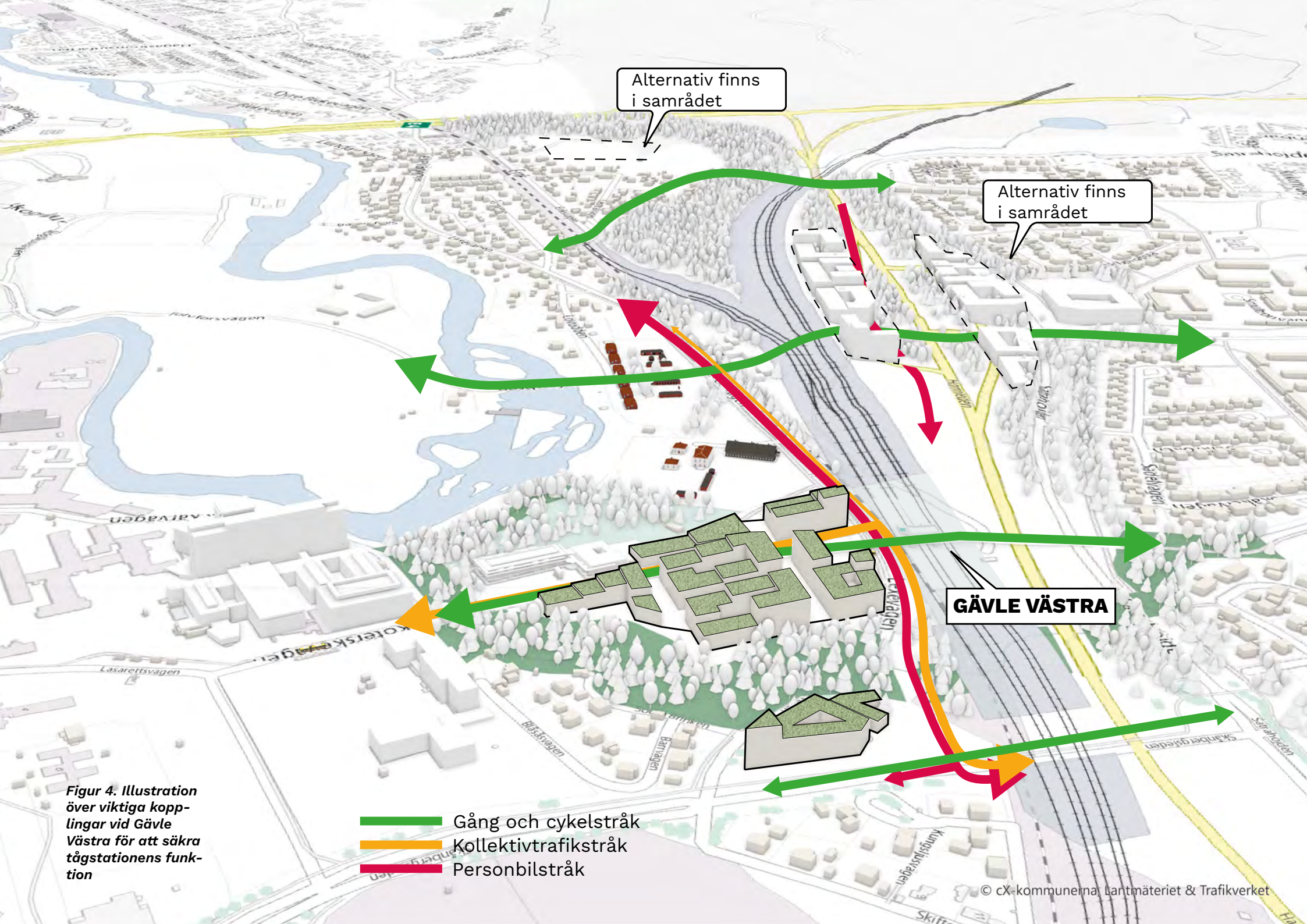
I samma läge som den kommande Ostkustbanan finns idag en av stadens viktiga gröna kilar. En grön kil är ett sammankopplat område med grönska som gör att växtlighet, djur och ekosystemtjänster når stadens kärna.

I samband med slutprojekteringen av Ostkustbanan och detaljplanering för exploateringar i närheten av Gävle Västra behöver denna gröna kil bevaras så långt det är möjligt. I vissa delar kan grönstrukturen behöva kompletteras för att inte tappa sin funktion. I just denna gröna kil, kallad "Hagaströmskilen" finns ett tydligt samband av äldre tallar. Vid planeringen av utbyggnaden av infrastrukturen behöver hänsyn tas till detta samband. Platsen är något av en flaskhals för många spridnings-samband och det behöver göras åtgärder för att stärka möjligheterna för till exempel pollinatörer.

Stationsbyggnaden, torget och busshållplatserna föreslås ha stora inslag av grönska för att stärka de gröna sambanden. Ny kvartersmark ska ha hög grönytefaktor vilket innebär att den innehåller funktioner på väggar, tak och gårdar som förstärker de gröna värdena på platsen. Det kan innebära, dagvattenhantering, grönska på väggar och tak och gröna värden på gårdarna.

Lexevägen och Sköterskevägen föreslås alléplanteras för att stärka gröna samband och visuell upplevelse i området. Befintlig allé vid bruket och Tolvforsvägen kan förstärkas.

Rekreativa stråk längs Gavleån och Bäckebröbacken föreslås som gröna promenadstråk. Kulverteringen av Bäckebröbackens utlopp till Gavleån föreslås öppnas upp till en naturlig bäckfåra, också detta för att stärka ekologiska samband i området.



Alternativ finns i samrådet

Alternativ finns i samrådet

GÄVLE VÄSTRA

Figur 4. Illustration över viktiga kopplingar vid Gävle Västra för att säkra tågstationens funktion

- Gång och cykelstråk
- Kollektivtrafikstråk
- Personbilstråk

Markanvändning

I markanvändningskartan på motstående sida syns förslag för markanvändning inom planområdet. Kartan är avsedd att tolkas i skala 1:8000 eller 1:10 000. I samrådet finns olika alternativ för trafik och bebyggelsestruktur som vi önskar remissinstansernas synpunkter på.

Efter samrådet kommer kartan att revideras efter politisk beredning och bara omfatta ett enda förslag. Det förslaget är den politiska viljan för utvecklingen för området på en övergripande nivå och ska vara vägledande i senare prövningar.

Vad de olika begreppen betyder och motiven till markanvändningen beskrivs nedan. Kartan finns även tillgänglig på www.gavle.se/gavlevastra.

Centrum

Områden angivna som centrum innebär en variation av användningar och verksamheter, sådant som är vanligt i en stadskärna eller stadsdelscentrum. Med centrumändamål öppnas för en blandning av verksamheter vid Gävle Västra. Denna markanvändning koncentreras vid Sköterskevägen och i anslutning till kommande station. Inom dessa områden ligger den huvudsakliga utvecklingspotentialen kopplad till stationen.

Den blandade funktionen kan ta sig uttryck i en blandning inom kvarter, eller inom specifika byggnader. Kommunens intention är att det ska vara möjligt att ha sjukvårdsrelaterad verksamhet i delar av kvarter, eller i delar av byggnader samt verksamheter med öppna entréer mot gatan.

Enligt Boverkets standard för markanvändning inom översiktsplaner kan markanvändningen Centrum innehålla följande markanvändningar i en detaljplan: Torg, Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Parkering, Park, Natur, Skydd, Bostäder, Centrum, Vård, Tekniska anläggningar, Detaljhandel, Kontor, Tillfällig vistelse, Besöksanläggningar, Skola, Trafik, Annat samhällsviktigt ändamål, Verksamheter, Parkeringsplats.

Utöver ovanstående ingår också Drivmedel, Odling och djurhållning, Begravningsplats och Hamn i standardens definition av Centrum. Dessa användningar ingår inte inom markanvändningen Centrum för program för detaljplan Gävle Västra, då de anses olämpliga på platsen, eller utgår av naturliga skäl (Hamn).

Bostäder inom centrum

Inom områden angivna som Centrum finns vissa förutsättningar för att den blandade markanvändningen ska kunna innehålla bostäder, se fördjupad beskrivning under kapitlet Underlag och riktlinjer samt i bifogad bulleterutredning.

Resecentrum

Denna yta avser själva området där resandeutbytet sker. Här finns möjlighet att bygga stationsbyggnad och andra tillhörande torg, parkeringar och gång och cykelkopplingar. Ytan sträcker sig mellan Hamnleden och Lexevägen och möjliggör för en nordlig, såväl som en sydlig anslutning till Gävle Västra.

Järnvägsområde

Området angivet som järnvägsområdet är avsett för den nya Ostkustbanan. I området ingår ett nytt dubbelspår för Ostkustbanan samt ett godsspår som ansluter till Gävle godsbangård. För Bergslagsbanan ingår ombyggt dubbelspår fram till Lexe.

Efter Gävle Västra viker de tre spåren för Ostkustbanan och godsspåret av norrut och passerar Hamnleden och E4 på bro. Hamnleden och E4 behöver därför sänkas och byggas om.

I området ingår en genomförbar lösning med schematisk utbredning. Detta blir sedan utgångspunkten för övrig planering som tar vid i början av 2021. Spårlösningen kan ändra sig något när man projekterar alla delar av järnvägsanläggningen. Då kommer markanspråk även för andra delar som servicevägar, teknikbyggnader och passager. Detta blir klart inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan.

Naturområde

Område angivet som naturområde omfattar främst området närmast Gavleån samt Bäckebröbacken och den djupa ravin som bäcken har skapat över årtusendena. Områdena innehåller höga naturvärden och behöver bevaras. Inom naturområde på kartan kan cykelopplingen mot Sätra, bro eller broar mot Skånbergsleden anordnas, samt ett rekreativt stråk i form av en gångväg med mötesplatser anordnas. Släntstabiliserande åtgärder för att säkerställa en byggnation av en kommande kvartersstruktur ska inte påverka naturområdet negativt.

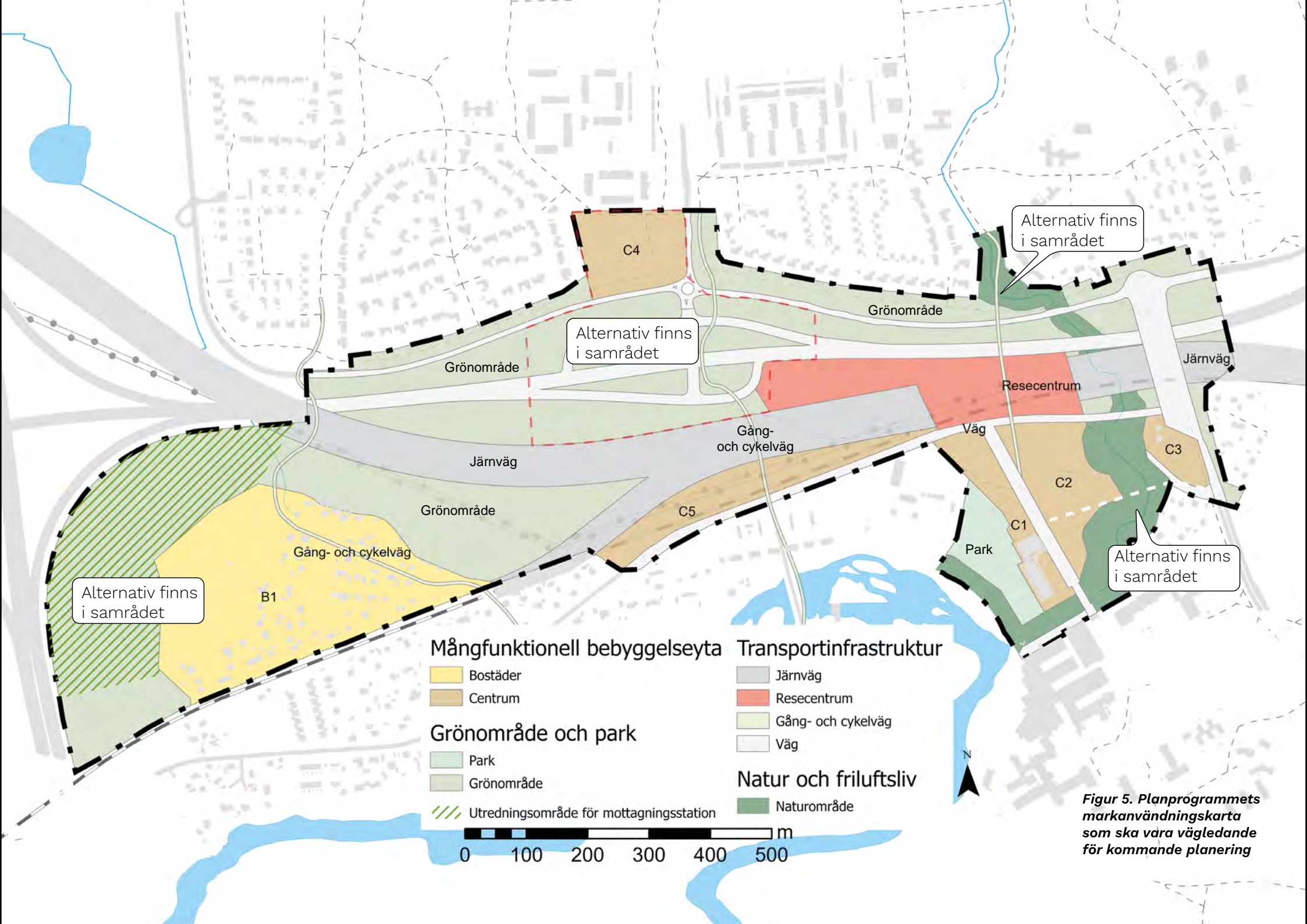
Grönområde

Områden angivet som grönområde visar ytor där grönsstrukturen kan utvecklas för att den gröna kilen in mot staden ska fortsätta fungera. Dessa områden blir viktiga för bostadsnära rekreation, med möjlighet för promenadstigar, m.m.

Inom detta område får även tekniska anläggningar tillhörande järnvägsanläggningen uppföras, samt motagningsstation för el och tillhörande luftledningar och markförlagda kablar. Inom området är det möjligt att gestalta grönytorna som en del i bullerreducering, dagvattenhantering och rekreativa stråk.

I KARTTJÄNSTEN PÅ HEMSIDAN
KAN MAN KLICKA PÅ RESPEKTIVE
YTA I KARTAN OCH FÅ FRAM
INFORMATION OCH REKOMMENDATIONER
FÖR JUST DEN YTAN.





Figur 5. Planprogrammets markanvändningskarta som ska vara vägledande för kommande planering

Grönområde, Park

Område markerat som park omfattar den gamla parkmiljön som anlades av Tolvfors Herrgård. Planprogrammet föreslår att denna användning kan utvecklas som en del av området kring Gävle Västra. Området har en viktig identitetsskapande funktion och kan med fördel öppnas upp genom att gångstigar anläggs. Stabiliteten i branta slänter längs ån behöver säkerställas om tillgänglighet och rörelsestråk utökas. Släntstabiliserande åtgärder kan krävas mot Gavleån, se vidare Underlag och riktlinjer Stabilitets- och sättningsrisk.

Grönområde kontra järnväg

I vissa delar av planområdet är gränsdragningen mellan järnvägsområdet och grönområdet svårt att dra i detta planprogram. Projekteringen för järnvägen är inte färdig vid tidpunkten för planprogrammet, och järnvägen och dess funktioner kan komma att kräva större yta än angivet i planprogrammet såväl under byggnation som i drift.

Bostäder

Område angivet för bostäder omfattar främst Lilla Lexe. Detta område består av fristående villor där markanvändningen inte ändras. I planprogrammet prövas möjligheten att komplettera området med ytterligare bostäder. Detta föreslås som kompletterande villabebyggelse i de västra delarna av området.

Bostäder föreslås även som en del av användningen Centrum, främst i områdena C1, C2 och C4.

Vägar

I markanvändningskartan finns vägar och gång- och cykelbro (GC-bro) angivna. Dessa ska tolkas schematiskt och behöver projekteras ytterligare. Kopplingarna finns inritade då de är viktiga för ett plangenomförande. Dessa kopplingar är: gång- och cykelvägar, alternativt kollektivtrafikkoppling mellan Lexevägen och Sätrahöjden, ändrad dragning av Lexevägen med ny anslutning till Skånbergsleden samt ny bro över Ostkustbanan och Hamnleden vid Skånbergsleden. Alternativen presenteras ytterligare nedan.

Trafikstruktur Ostkustbanan

Arbetet med att planera järnvägsanläggningens markanspråk kommer att pågå till 2024. Vid tillfället för planprogrammet finns en genomförbar spårlösning med schematisk utbredning som visas som järnvägsområde i markanvändningskartan. Planförslaget innebär ett möjliggörande för järnvägen genom planområdet. I kommande detaljplanearbete kommer gränsen för järnvägsanläggningen att fastställas mer exakt. Tolkning av området för järnväg ska göras generöst för att möjliggöra hela järnvägsanläggningen.

Området för järnvägsplanen omfattar en större sträcka än den som redovisas inom kommunens planområde för Gävle Västra. Järnvägsplanen Gävle C – Gävle V omfattar hela sträckan från Gävle Central till en punkt strax väster om E4.

Vägar

För att skapa en så effektiv bytespunkt som möjligt behöver främst den nord-sydliga kopplingen för stadsbussar och gång- och cykeltrafik göras så smidig och gen som möjligt.

I samrådet presenteras två alternativ för denna koppling, och redovisar möjliga lösningar för olika trafikslag. I samband med programmets godkännande ska val av alternativ ha gjorts.

Trafikalternativ 1

I alternativet föreslås Sköterskevägen få en förlängning förbi järnvägen och Hamnleden och ansluta till Sättra i form av en gång- och cykelkoppling via bro.

Kommunen anser att denna koppling ska samordnas med en stationsbyggnad och Trafikverkets plattformsförbindelse för bästa helhetslösning.

Förutsättningar finns att gå med bro över såväl järnväg, som Hamnled, då befintliga bullervallar på Sättra gör att marken delvis är upphöjd. Denna bro behöver hamna ca åtta meter över järnvägsrälsens överkant, vilket innebär nya strukturer som är relativt höga i förhållande till befintlig miljö. Fördelar med en bro är att det generellt är tryggare när vistelsen/passagen sker öppet på bro jämfört med en tunnel. Nackdelen är de höga strukturerna, samt att gång- och cykelbron blir väderutsatt.

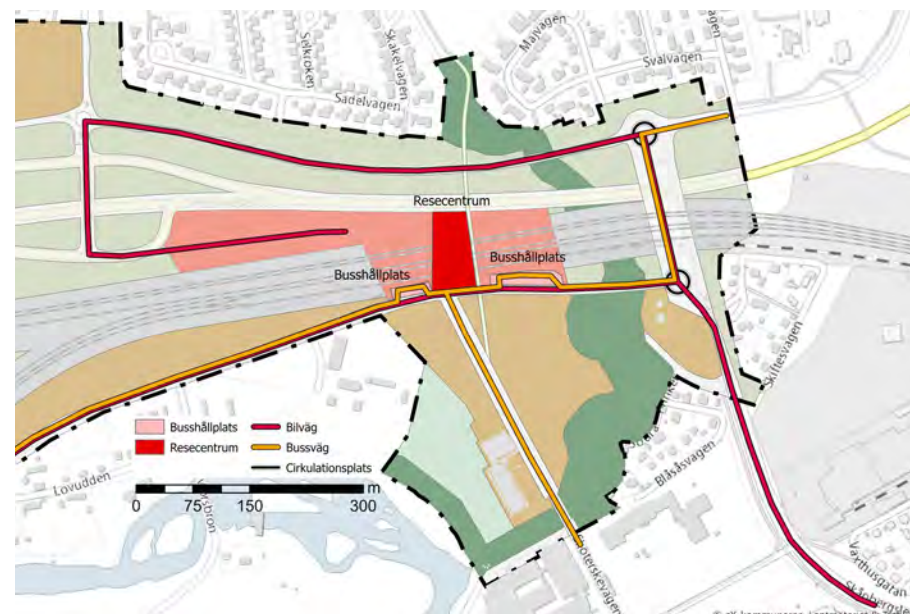
I alternativet möter Sköterskevägen Lexevägen i en torgmiljö, där resandebytet mellan buss och tåg ska prioriteras. Detta innebär en omgestaltning eller omdragning av Lexevägen förbi stationen. För bästa resandebyte ska bytet ske så nära plattformsförbindelsen som möjligt, utan att behöva korsa en trafikerad bilväg. Denna plats blir tongivande i Gävle Västras nya identitet och behöver utformas medvetet och med omsorg. Integration med en stationsbyggnad är viktigt, inte minst för väntande resenärer.

Från stationen föreslås en ny vägkoppling mellan Gävle Västra och Skånbergsleden som är parallell med järnvägen och möter Skånbergsleden i en ny cirkulationsplats. Denna väg kan antingen göras som en separat bussgata (figur 6), eller som en väg där biltrafik blandas med kollektivtrafiken (figur 7). Dagens Lexeväg görs om och blir naturområde och befintlig bank genom ravinen rivs. Om anslutningen mellan Lexevägen och Skånbergsleden ska vara en separat bussgata behöver en ny bilväg anläggas längre söder ut i området. Allmän biltrafik trafikerar då del av Sköterskevägen.

Skånbergsleden behöver en ny bro som spänner över de nya spåren för Ostkustbanan och Hamnleden och föreslås möta Sättrahöjden i ett något förskjutet läge på Sättra.



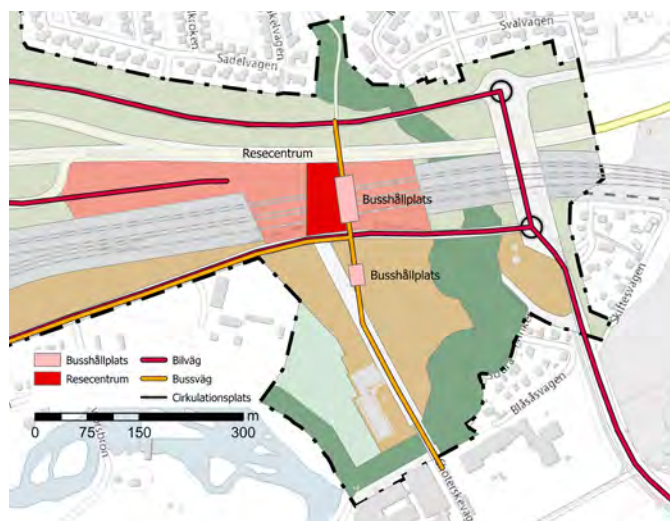
Figur 6. Trafikalternativ 1a med endast kollektivtrafik på den nya kopplingen till Skånbergsleden, ny koppling för personbilar skapas i kvartersstrukturen.



Figur 7. Trafikalternativ 1b med blandad trafik på den nya kopplingen till Skånbergsleden

Trafikalternativ 2

I det andra alternativet samlas gång-, cykel- och kollektivtrafik i en bro över järnvägen i Sköterskevägens förlängning. Sköterskevägen höjs och omgivande kvarter-smark fylls ut. Stigningen börjar ungefär vid nuvarande infektionsbyggnad. Vägen stiger fram mot järnvägen för att övergå till ett brotorg över järnvägen. Vägen kantas av kvartersbebyggelse mot gatan. Sköterskevägen möter sedan Sätrahöjden på Sättra, som höjs något för att skapa lämpliga lutningar och vilplan. Denna koppling blir endast för kollektivtrafik och gående och cyklister. Resandeutbytet kan ske på brotorget, i direkt anslutning till stationen. Även Lexevägen höjs för att möta Sköterskevägen på brotorget, för att senare möta Skånbergsleden i samma läge som idag.

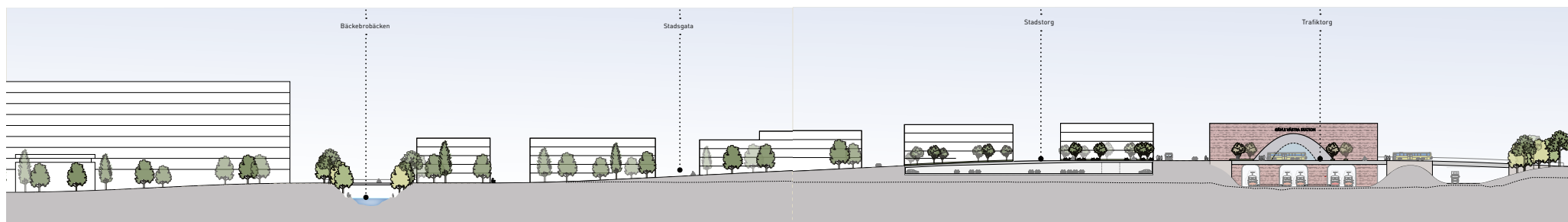


I området vid helikopterplattan finns risk för skred längs ravinen samt sättningsproblematik då det finns lerlager i marken. Genomförandet av detta alternativ kan bli problematiskt och kräver ytterligare utredningar innan ett genomförande kan säkerställas. De geotekniska förhållandena begränsar hur mycket tillkommande vikt som kan tillåtas på marken. Fördjupad geoteknisk utredning behöver utföras för att bedöma om, och i så fall hur, markhöjning kan genomföras. Åtgärder för att begränsa sättningar och minska skredrisken kommer att krävas (se vidare Underlag och riktlinjer Stabilitets- och sättningsrisk). Målsättningen är att naturmiljön längs vattendragen ska bevaras.



Detta alternativ kräver ett samlat genomförande. Vägen behöver byggas samtidigt som kvarteren, och marken vid helikopterplattan fylls ut. En positiv konsekvens av markutfyllnaden är att stora underjordiska garage kan anordnas utan att gräva, då marken istället fylls ut. Dessutom skapar den höjda marken en bulleravskärmning mot järnvägen.

Figur 8 och 9 Trafikalternativ 2. Samlad gång-, cykel och kollektivtrafikbro i förlängningen av Sköterskevägen. Alternativet kommer från ett idéförslag ritat av WSP&Rundquist arkitekter i samband med framtagandet av planförslaget



Figur 10. WSP&Rundkvists förslag innebär att höjdskillnaden tas upp genom en markutfyllnad och att resandeutbytet sker på bro över järnvägsspåren.

Gång- och cykeltrafik

Oavsett ovan alternativ finns ytterligare gång- och cykelvägar inom planområdet. Dessa hanteras på samma sätt i de olika alternativen.

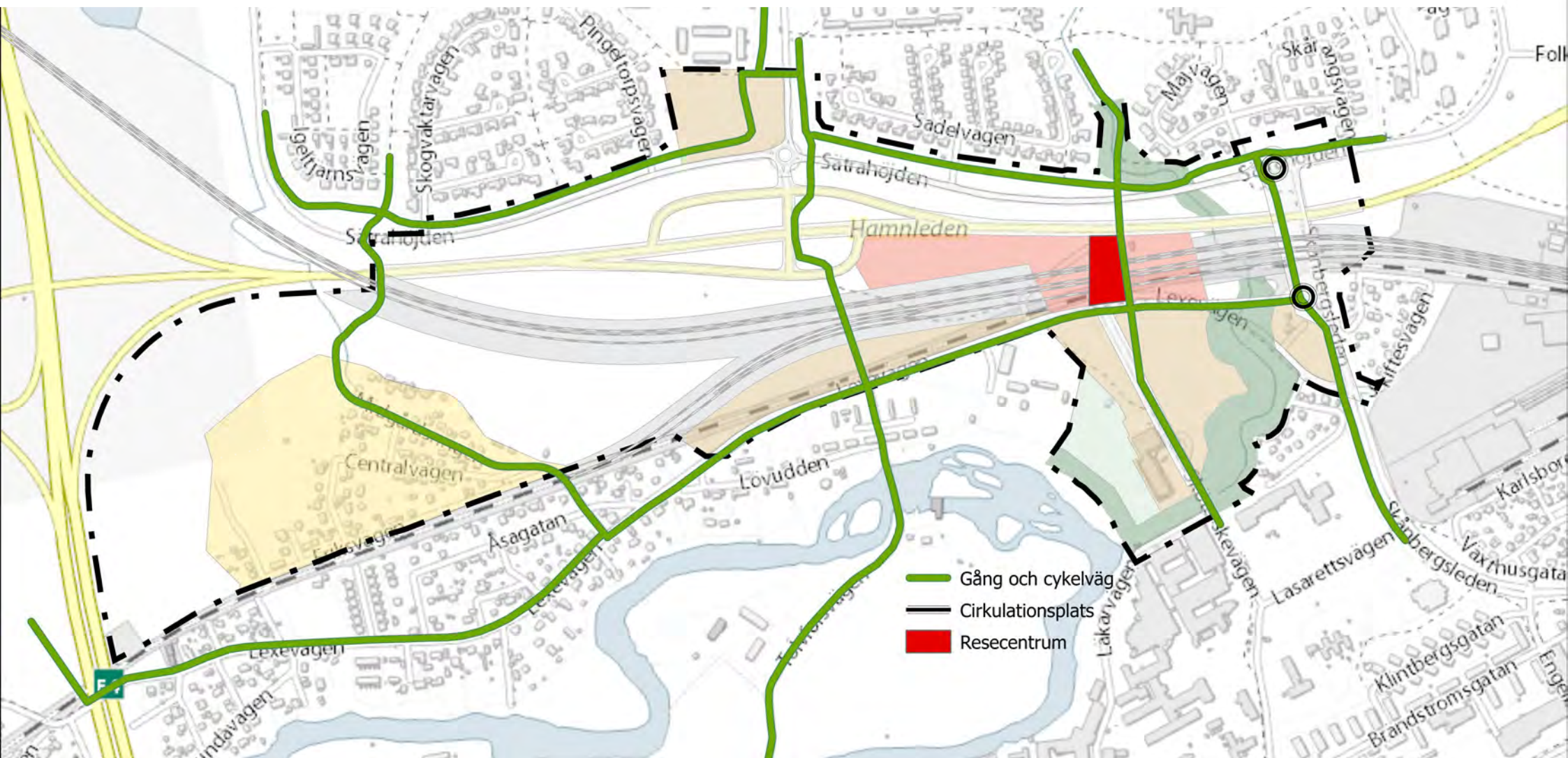
Befintlig gång- och cykelväg vid Skånbergsleden byggs om och förläggs på den nya bron, i ett något förskjutet läge västerut.

Befintlig gång- och cykelväg från Sättra/Norrbågen föreslås gå i korta tunnlar under spåren och möjliggör en anslutning till Tolvforsvägen. Härifrån föreslås kopplingen förstärkas genom separat körfält för gång- och cykel över Tolvforsbron och vidare mot Teknikparken och Högskolan i Gävle. Detta medför att framkomligheten för biltrafiken försämras.

Befintlig gång- och cykelväg mellan Sättra och Lilla Lexe i de västra delarna av planområdet byggs om, då Hamnleden sänks. Vidare utredning kommer att visa om denna koppling kan ske på bro eller i tunnel, men en planskild korsning är nödvändig för funktionen för såväl Hamnleden och Ostkustbanan som för gång- och cykelvägen.

Cykelstråket mot Hagaström förstärks och breddas och får en ny anslutning väster om E4 upp mot Tolvforsskogens verksamhetsområde.

Figur 11. Viktiga gång och cykelstråk enligt planförslaget



Bebyggelsestruktur

Kommunen har i arbetet med planprogrammet identifierat var inom planområdet som förtätning och exploatering kan ske. Huvuddelen av potentialen ligger vid dagens markparkeringar och helikopterplatta söder om järnvägen och Lexevägen. Kommunen har även identifierat att mark kan frigöras om dagens utrymmeskrävande trafikplats vid Hamnleden/Norrbågen skulle göras om till en cirkulationsplats.

Stadsmässig bebyggelse närmast stationen

Gävle Västra kommer att bli en av regionens mest tillgängliga platser. Det skapar nya förutsättningar för attraktiva lägen nära stationen och området blir ett strategiskt läge för etableringar. Kommunens översiktsplan sammanfattar forskningen på området och anger som riktlinje att kommunen ska bygga tätt, ha hög exploateringsgrad inom 500 meter från stationslägen.

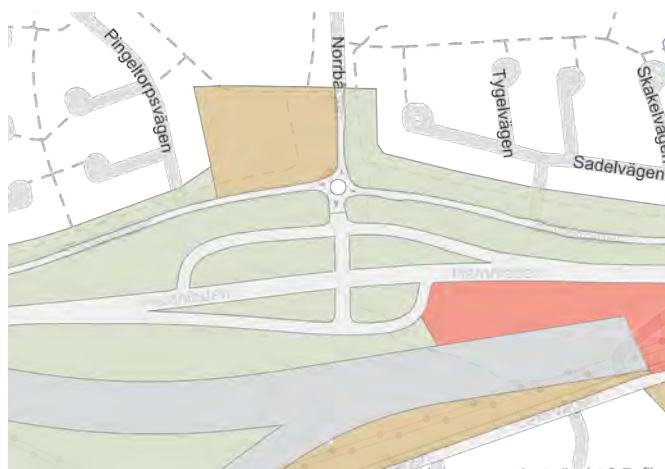
Planförslaget innebär att område C1 och C2 utformas med en stadsmässighet i en kvartersstruktur. Här föreslås en högre exploatering, vilket gör att mer innehåll ryms på mindre yta. Generellt föreslås våningshöjder mellan två och fem våningar. Enstaka högre byggnader, över 8 våningar, kan placeras i lägen där byggnaden markerar en öppen plats i form av ett torg/ mötesplats, i närheten av ett större öppet landskapsrum samt i lägen där utblicksmöjligheterna är särskilt goda.

Kvartersbebyggelsen föreslås fortsätta med Sköterskevägen som huvudsakligt stråk genom området. Entréer och välkomnande lokaler i bottenvåningen stärker stråket för gående och cyklisterna längs Sköterskevägen. Byggnadshöjderna blir lägre i väster i mötet med Tolvfors herrgård med max 3 våningar. Vid Sköterskevägen tillåts upp till 5 våningar. Bebyggelsen skapar tydliga väggar mot stationstorget, även här ska bottenvåningar ha entréer och lokaler som vänder sig mot torget.

Eventuell markhöjning

Om en brolösning för kollektivtrafiken ska genomföras enligt figur 8 och 9 ovan behöver hela markområdet gradvis höjas till en nivå ca 8 meter över befintlig marknivå. En brant sluttning kan då skapas mot spårområdet som även fungerar som bullerskydd mot järnväg och Hamnleden. Tillgängligheten till Infektionsbyggnaden försvaras då marknivåerna ändras kraftigt i området. Den upphöjda mark föreslås inrymma en större underjordisk parkeringslösning som kan tillhöra såväl stationsområdet som sjukhusområdet. En stationsbyggnad placeras längs med det brotorg som skapas mellan Sätra och Lexe.

Risk för skred finns längs ravinen samt sättningsproblematik i området vid helikopterplattan då det finns lerlager i marken. Markhöjning kan därför bli problematiskt och kräver ytterligare utredningar innan ett genomförande kan säkerställas. De geotekniska förhållandena begränsar hur mycket tillkommande vikt som kan tillåtas på marken. Fördjupad geoteknisk utredning behöver utföras för att bedöma om, och i så fall hur, markhöjning kan genomföras. Åtgärder för att begränsa sättnings- och minska skredrisken kommer att krävas (se vidare Underlag och riktlinjer Stabilitets- och sättningsrisk). Målsättningen är att naturmiljön längs vattendragen ska bevaras.



Figur 12. Bebyggelsealternativ 1, Fördel gröstruktur

Bebyggelse väster om stationen norr om Tolvfors bruk

När befintlig Bergslagsbana tas bort och ersätts med nya spår som placeras längre norrut mot Hamnleden kan ny bebyggelse tillkomma norr om Tolvfors bruk, område C5 på markanvändningskartan. Bebyggelsen ska utformas med stor respekt mot bruksområdet. Max tre våningar tillåts och gestaltningen av bebyggelsen anpassas till den kulturhistoriska miljön.

Förtätning i infrastrukturnära lägen

Ny entré till Sätra

Vid entrén till Sätra finns två alternativ för bebyggelse i planprogrammets samrådsskede:

Bebyggelsealternativ 1 - Fördel Grönstruktur

Det ena innebär att dagens trafiklösning med motorvägsliknande av- och påfartsramper blir kvar, och där grönområdena mellan ramperna finns kvar och bidrar till grön kontinuitet i öst-västlig riktning.

Ostkustbanan kommer att innebära att Hamnleden behöver sänkas väster om trafikplats Sätra, vilket kan komma att påverka området genom nya slänter, m.m.

Översiktsplanen för Gävle Stad (2009) pekar ut grönytorna norr om Sättrahöjden som värdefulla grönområden.



Figur 13. Bebyggelsealternativ 2, Fördel exploatering

Bebyggelsealternativ 2 – Fördel exploatering

Det andra förslaget innebär att en ny korsningspunkt skapas mellan Hamnleden och Norrbågen som tar mindre mark i anspråk och skapar förutsättningar för ny bebyggelse.

Vid korsningspunkten både norr och söder om Hamnleden kan ny bebyggelse för verksamheter såsom hotell, kontor, gym, m.m. etableras. Byggnadshöjderna föreslås bli mellan tre och fem våningar och ska utformas för att förstärka entrén mot Sättra och till den norra sidan av stationsområdet. Här finns även möjligheter att komplettera med någon högre byggnad som markerar entrén till Sättra och till Gävle Västra. Området är inte avsett för handel som kan konkurrera med Sättra Centrum.

Översiktsplanen för Gävle stad (2009) pekar ut ett område i Sättra som "S.B.2" : "Tät, låg eller hög, bebyggelse är möjlig i ett centralt läge i Sättra. Beakta bullerdämpande åtgärder behövs för trafiken. Ingår i nytt förslaget riksintresse för kulturmiljö." Området har inte byggts sedan planen antogs och får i detta planprogram en breddad, blandad användning, men med samma utgångspunkt. Planförslaget betonar tätheten, då området kommer att ligga inom 500 meter från Gävle Västra.

Detta alternativ innebär negativa effekter på grönstrukturen, vars samband försämras. Vidare påverkar alternativet Hamnleden negativt. Hamnleden är ett riksintresse för kommunikation och en viktig länk mellan E4 och Gävle Hamn, samt omledningsväg för E4 i händelse av underhållsarbete eller olycka. En cirkulationsplats skulle sänka hastigheten på Hamnleden och innebära en försämrad framkomlighet på Hamnleden. Åtgärden kräver även att en separat vägplan tas fram, som inte ingår i arbetet med Ostkustbanan. Diskussioner har under planarbetet även lyfts om att göra om Hamnleden till en kommunal väg.

Alternativet innebär att kommunen kan försälja ca 30 000 m² mark till exploitörer inom 500 meter från Gävle Västra.



Ny entré vid Skånbergsleden

Vid Skånbergsleden söks en ny lösning för en gen kollektivtrafikkoppling mellan Sättra/Stigslund/Hille och Gävle Västra. Detta skulle innebära en ny trafiklösning med en cirkulation på Skånbergsleden. I samband med denna cirkulation finns förutsättningar för förtätning och möjlighet att bygga verksamhetslokaler med god närhet till Gävle Västra. Bebyggelsen blir väl synlig från väg och tåg och kan fungera som den östra entrén till Gävle Västra, vilket innebär att höga krav ställs på arkitekturen i så väl funktion som gestaltning.

Komplettering i villabebyggelse

I Lilla Lexe, norr om Bergslagsbanan och söder om Hamnleden finns möjlighet att komplettera med bebyggelse som kompletterar villabebyggelsen i väst. Planförslaget innebär ca 5 - 10 nya villatomter i ett läge nära Gävle Västra. Denna exploatering står i konflikt med grönstrukturen i form av en närrekreationsskog som bland annat innehåller ett motionsspår.

Mottagningsstation

Inom planområdet finns idag en mottagningsstation för el, där regionnätet övergår till stadsnätet. Denna anläggning behöver få en ny placering inom planområdet. Placeringen avgörs av särskilda tillståndprocesser enligt miljöbalken och behöver projekteras ytterligare. Kommunen föreslår att mottagningsstationen placeras i de västra delarna av planområdet, nära trafikplats Gävle Norra, inom område markerat med grönområde på markanvändningskartan.

Grönstruktur och vatten

I tidigare översiktsplaner har kommunens ställningstaganden varit att grönstrukturen ska bevaras, samtidigt som den nya Ostkustbanan ska möjliggöras. Detta är en tydlig intressekonflikt där infrastrukturen är prioriterad. För att minimera den negativa påverkan på grönstrukturen och ekosystemtjänster krävs en medveten planering med utgångsläge i Planeringsriktlinjer Gävle växers riktlinjer kring grönstruktur. Målsättningen är att tillvarata de värden som kan sparas och komplettera med nya kopplingar och samband för att minska negativ påverkan för ekosystemtjänster. Den gröna och blå strukturen i planen handlar framförallt om Hagaströmskilen, Bäckebröbacken, Gavleån och Gävle-Valboåsen. Ny bebyggelse, nya vägar och järnvägar ska ha så stora inslag av grönska som möjligt för att för att så långt möjligt mildra den negativa påverkan på gröna samband som planförslaget orsakar. Vattenresurser i grundvatten och ytvatten ska skyddas vid utbyggnad.

Hagaströmskilen

Hagaströmskilen består av Norra Valbos jordbruksbygd, Gavleån med omgivning, de vidsträckta skogarna väster om E4:an, vari Tolvforsskogen ingår, samt trädgårdar och annan närnatur inom stadsdelarna Hagaström och Lexe. Kilens värden knyter an mot Sättras grönstruktur, men E4:an är här en stor barriär. Naturområdena längs Hamnleden fungerar som en länk vidare österut, främst för värden knuten till gammal tall. Via Gavleån med omgivning får Hagaströmskilen en koppling till Kungsäckskilen och innerstadens parker.

Det gröna samband som finns idag från Tolvforsskogen och in mot stadens centrum kommer att försvagas kraftigt i och med och att infrastruktur och eventuell ny bebyggelse tillkommer. Detta innebär också att betydelsen, placeringen och innehållet i den kvarvarande grönstrukturen ökar då sambanden försvagas.

Kompensationsprojekt för att stärka sambanden

Den gröna länken som finns längs Hamnleden behöver förstärkas genom insatser i närområdena. Vid exploatering krävs att hänsyn tas till naturvärden, spridningsamband och flödesreglering. Kompensationsåtgärder blir aktuella enligt kommunens riktlinjer för kompensationsåtgärder. Vilka kompensationsåtgärder som kan bli aktuella beslutas gemensamt mellan kommunen och Trafikverket.

Figur 14. Tabeller från "Planeringsriktlinjer för Gävle Växer" som beskriver den gröna Hagaströmskilens betydelse för ekosystemtjänster.

Cävles grönkilar	Ekosystemtjänster												
	Stödjande	Producerande	Reglerande					Kulturella					
	Biologisk mångfald och habitat	Produktion av mat	Rening av vatten	Översvämningskydd	Pollinering	Skadedjursreglering	Rening av luft	Reglering av lokalklimat	Buller dämpning	Rekreation, mental och fysisk hälsa	Turism	Naturpedagogik	Identitet, platskänsla och sociala relationer
Hagaströmskilen (Tolvforsskogen, Hagaström, Lexe, Gavleån)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X
Typ av område	Storlek	Kvaliteter/Ekosystemtjänster		Närhet till bostad utan barriär									
Gröna länkar Länkar mellan olika typer av parker och grönområden. Kan vara närpark natur, närpark anlagd, alléer med mera. Förbinder stadens grönstruktur med de gröna kilarna.	Så breda som möjligt	Biologisk mångfald, pollinering, luftrening, översvämningskydd och vattenrening, klimatreglerande, bullerdämpning, rekreation.		-									
Gröna kilar Skogar, större natur och rekreationsområden som ansluter till stadens parker via gröna länkar.	Så stora som möjligt	Innehåller flertalet ekosystemtjänster,		-									

Bäckebröbacken

Bäckebröbacken är ett viktigt grön/blått stråk från Sätra ner till Gavleån. Bäckens har skapat en mycket djup ravin, och ravinslänterna är klädda av lövskog med stort inslag av ädla lövträd. Bäckravinen bevaras i huvudsak i planförslaget, men en ny koppling mellan Sköterskevägen och Skånbergsleden föreslås genom området närmast järnvägen. Med anledning av den meandrande djupa ravinen är det viktigt att säkerställa ett tillräckligt avstånd till ny bebyggelse och utveckla brynazonen som parkstråk som möter naturen och därmed blir ett rekreativt stråk i området. Stabilitetsbegränsning och skredrisk finns längs ravinen redan idag och behöver beaktas i kommande planering. Stabiliseringsåtgärder för byggnation av nya kvarter får inte påverka naturmiljön i ravinen.

Ostkustbanans nya sträckning kommer att innebära att passagen över bäcken förändras. Hur denna passage ska ske kommer att framgå av kommande järnvägsplan. Det är viktigt att passagen utformas så att den möjliggör bra



Figur 15. Foto taget i Bäckebröbackens ravin, sommaren 2020

spridningsförutsättningar för växt- och djurliv under spårren. Detsamma gäller för ny bro/nya broar över ravinen för ny koppling/nya kopplingar mellan Lexevägen och Skånbergsleden.

Planförslaget innebär att området avsätts som naturområde. I kommande detaljplaner ska kommunen skydda området som allmän platsmark NATUR.

En öppning mot Gavleån ger nya möjligheter

Planprogrammet har identifierat åtgärder som skulle öka konnektiviteten i Bäckebröbackens nedre del och som kan bidra positivt till bäckens djur- och växtliv, liksom ekologiska samspelet med Gavleån. Att öppna kulverteringen i bäckens nedre del, som går från Sköterskevägen till Gavleån, skulle innebära att bäckmynningen mötte Gavleån mer naturligt, vilket skulle vara mycket gynnsamt för bäcken. Ytterligare utredningar krävs för att klargöra genomförbarheten i detta.



Figur 16. Bäckebröbacken möter Gavleån i en kulvertering.

Dagvatten en resurs i området

Avrinnande dagvatten (regnvatten) från hårdgjorda ytor som tak och vägar bör användas som en resurs i planområdet, för att dämpa infrastrukturens dominans. Vatten och växtlighet ger många mervärden i hårdgjorda miljöer och kan möjliggöra ekosystemtjänster, där naturens funktioner blir till nytta för människan. Dagvatten kan med fördel avledas synligt i gröna miljöer för flödesfördröjning och rening, vilket ger beredskap för skyfallshandling och minskar översvämningsrisker. Gröna miljöer gynnar biologiska värden, stärker människors hälsa ur ett rekreativt perspektiv och kan ge estetiska och gestaltningssmässiga mervärden. Vatten och växtlighet har temperatursänkande effekt och motverkar uppkomst av värmeöar (stadsvärme). Gröna miljöer tar också upp luftföroreningar och kan minska upplevelsen av buller.

Dricksvattentillgång i grundvatten

Grusåsen Valboåsen angränsar sydost om planområdet och är en viktig naturresurs att värna. Åsen har god grundvattentillgång och är dricksvattentäkt för Gävle tätort och närområden. Den omfattas av vattenskyddsområde, som idag finns söder och öster om Bäckebröbacken. Utveckling och exploatering inom planområdet ska utföras med hänsyn till skyddsbehovet av grundvattnet, vilket utreds vidare i kommande planarbete. Exempelvis behöver grundläggning av tillkommande bebyggelse och andra markarbeten ske på ett sätt som inte påverkar grundvattenkvalitet eller grundvattentillgång i åsen. Hittills genomförda hydrogeologiska utredningar i området tyder på att planområdet ligger inom ett sidomagasin till åsen, med begränsad tillrinning till åsens huvudmagasin.

Gävle Västra

Mål och utvärdering

Här sammanfattas de mål och styrdokument som ligger till grund för planarbetet. Därefter utvärderas hur väl planförslaget uppfyller dessa mål.

Planprogrammets politiska direktiv:

Detta planprogram görs på uppdrag av Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott. Uppdraget innebär sammanfattat att planprogrammet ska:

- underlätta kommande detaljplanearbete och vara ett underlag för kommande exploateringsprojekt
- säkerställa att området vid Gävle Västra får en hög ambitionsnivå både vad gäller hållbarhetsfrågor, gestaltning och stadsmässig utformning
- presentera förslag för trafik, bebyggelse och grönsstruktur och identifiera frågor som behöver tas vidare i detaljplaneskedet. Förslaget ska hantera trygghetsfrågor, överbryggnad av barriärer och hur programområdet möter människor med olika ekonomier på ett bra sätt, för att skapa god social hållbarhet i området. Förslagen ska analysera hur befintlig kulturhistorisk miljö i form av Tolvfors Herrgård och bruk, samt riksintresset Sättra. Förslagen ska presenteras på ett sätt som är lätt att förstå och ta till sig
- säkerställa att det nationella järnvägsprojektet och den kommunala planeringen går hand i hand. Hantera gränssnittet mellan Trafikverket och kommunen och säkerställa att övriga åtaganden regleras mellan Region Gävleborg och Gävle kommun. I detta ligger då också att i programmet beskriva de ekonomiska konsekvenserna för Gävle kommun kopplade till genomförande av projektet – ny station Gävle Västra

- hitta samverkanslösningar med pågående planering av Framtidsbygget, utbyggnationen av Gävle sjukhus. Detta gäller både process och fysisk planering
- Klimatberäkning – områdets klimatpåverkan med nuvarande användning ska skattas. Planprogrammets förslag ska innebära en minskning av områdets klimatnetto

Utvärdering

Planprogrammets politiska direktiv bedöms uppfyllas. Däremot har en klimatberäkning för planprogrammet inte utförts. Trafikverket kommer att göra en klimatkalkyl för genomförandet av Ostkustbanan. Planprogrammet innehåller riktlinjer som innebär minskning av klimatpåverkan vid ett genomförande.

Vad gäller samordningen med Ostkustbanans järnvägsplan krävs att kommunen startar ett exploateringsprojekt som bland annat innehåller projektering av allmänplatsmark och detaljplanering. Detta behöver även ingå i uppdraget för det så kallade "kommunala trafikpusslet".

Gemensam målbild Gävle västra

En vision för Gävle västra har arbetats fram i ett samarbetsprojekt mellan kommunen, Regionen och Trafikverket 2019 (Målbildsrapport Gävle Västra 20190205, WSP). Målbild Gävle Västra har fokus på tågstationen funktionalitet och roll som kollektivtrafiknod och förhållandet mellan Gävle Central och Gävle Västra.

Målbild Gävle Västra - en nischad stödstation som resenärer kan och vill använda

- Gävle Västra är genom sitt strategiska läge och attraktiva utformning en effektiv bytesnod som kännetecknas av hög tillgänglighet med goda anslutningsmöjligheter till såväl lokala som regionala målpunkter
- Den inkluderande och trygga stationsmiljön som funktionsmässigt är väl integrerad med omkringliggande sjukhusområde, uppmuntrar resenären till hållbara transportval
- Gävle Västra ger möjlighet att avlasta Gävle Central vid framtida ombyggnation samt avlasta centrala delarna av Gävle ur vägtrafik och parkeringssynpunkt och erbjuda ett robust och tillförlitligt färdmedelsalternativ

Utvärdering

Planprogrammet uppfyller den gemensamma målbilden förutom att planprogrammet inte följer intentionen om att Gävle Västra endast ska ha en tydlig sjukhusrelaterad koppling och vara en nischad stödstation. Här finns en målkonflikt mellan den gemensamma målbilden och kommunens övriga målsättningar. Översiktsplan för kommunen och Planeringsriktlinjer för Gävle växer anger att området ska byggas tätt och med blandade funktioner. I arbetet med den gemensamma målbilden valdes en tätare stadsbyggnad bort då man ansåg att området skulle motverka annan stadsutveckling i staden.

Gävle Västra har potential att integrera stadsbussar med regional- och fjärrtågstrafik på ett sätt som länge har varit önskvärt vid Gävle Central. Flertalet studier har genomförts för att hitta en lösning där stadsbussarna skulle angöra centralstationen, men dessa har inte gått att genomföra. Planförslagets utgångspunkt är att skapa en så bra koppling mellan stadsbussar och tåg som är möjligt vid Gävle Västra. Eventuellt kan en stark kollektivtrafiknod vid Gävle Västra medföra att vissa resenärer väljer Gävle Västra framför Gävle central. Gävle Central bedöms ändå fortsättningsvis vara den station som väljs av den största andelen resenärer tack vare sitt centrala läge i staden, nära till arbete, kultur, handel, m.m. Det innebär snarare att Gävle Västra blir en viktig station för att avlasta Gävle Central och fungera som temporär huvudstation när Gävle Central byggs om.

Planprogrammet tillåter en flexibel användning av kvarterens innehåll med bestämmelsen centrumändamål. Detta bland annat för att nå en bättre målpuppfyllelse gällande den trygga stationsmiljön och människors vilja att nyttja stationen. Planförslaget vill placera Gävle Västra i stadens struktur och omsluta stationen med funktionsblandade kvarter som befolkar platsen dygnet runt.

Översiktsplan Gävle kommun år 2030

Den kommuntäckande översiktsplanen för Gävle kommun antogs 2017. I planen pekas Gävle västra ut som strategiskt markområde, en plats för utveckling av näringsliv, bostadsmarknad och besöksmål i centrala Gävle. Läget ska utnyttjas i så stor grad som möjligt för att dra fördel av stationsläget. Ny bebyggelse ska ges en betydande täthet och koncentration inom 600 meter från stationen, med arbetsplatser, servicefunktioner och stora målpunkter. Högre täthet med bland annat bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner byggs i en zon om 1000 meter.

Vidare beskriver översiktsplanen funktionen och betydelsen av de gröna kilarna i kommunen samt anger hur dessa ska bevaras och utvecklas.

Utvärdering

Planprogrammet uppfyller målsättningen i ÖP Gävle kommun, där en tät bebyggelse föreslås söder om Lexevägen. Vidare har de ytor inom planområdet som kan vara aktuella för exploatering har redovisats som alternativ i planförslaget. Ytterligare förtätning är möjlig utanför planområdet, i huvudsak genom förtätning av Sättra samt vid Gavlehov.

Marken direkt söder om spåret och norr om Sjukhuset ägs av Region Gävleborg. Då den största delen av explo-

ateringen som visas i planförslaget hamnar på regionens fastighet så beror målpuppfyllelsen på fastighetsägarens beslut. Planförslaget öppnar för en breddad användning av fastigheten och flera lägen i direkt anslutning till stationen bedöms vara attraktiva för marknadens aktörer. Planförslaget innebär att regionen kan inhysa delar av sin verksamhet i byggnader med blandad funktion, med en utomstående fastighetsägare. För vissa av regionens verksamheter bedöms detta vara möjligt, så som administration, ekonomi eller dylikt, medan andra verksamheter av naturliga orsaker är bättre lokaliserade samlade i de södra delarna av sjukhusområdet.

Ett alternativ för utvecklingen vid Gävle Västra är att området vid trafikplats Sättra exploateras och byggs vid en ny cirkulationsplats. Detta skulle innebära en stor negativ påverkan på Hagaströmskilen och står i konflikt med uttalade mål i ÖP om bevarande av de gröna kilarna. Denna målkonflikt behöver i samband med planförslagets samråd beredas politiskt och avväganden göras innan handlingarna godkänns i kommunfullmäktige.

RIKTLINJER FÖR NATUR OCH FRILUFTSLIV

Natur och grönstruktur

- Stadens gröna kilar och gröna länkar värnas och utvecklas i syfte att förbättra framkomlighet, tillgänglighet och ekologisk spridningsfunktion. Bebyggelseinlägg som berör gröna kilar och länkar får inte förstöra eller fragmentera viktiga sociala eller ekologiska värden eller samband.

Figur 17 och 18.
Urklipp från den kommuntäckande översiktsplanen som beskriver riktlinjer för såväl de gröna kilarna som exploatering vid stationsnära lägen

Gävle kommuns stationsnära lägen och utvecklingen av dem är en viktig del i en hållbar bebyggelseutveckling. Utvecklingen följer strategin "Bebyggelseutveckling i samverkan med hållbara transporter". I de stationsnära lägena föreslås ett effektivt nyttjande av marken med högre täthet och blandad bebyggelse. Genom att bygga tätare kring stationerna skapas möjlighet för fler människor att få tillgång till god kollektivtrafik och större arbetsmarknad. Tätare bebyggelse kring stationslägena minskar även behovet av att använda mark för exploatering i stadens eller orternas utkanter.

Fördjupad översiktsplan Ostkustbanan

År 2015 antogs en tematisk fördjupning av översiktsplanen som hanterade Ostkustbanan som helhet genom Gävle kommun. Kommunen förordade att Ostkustbanans nya dragning skulle ske väster om E4, vilket bland annat skulle möjliggöra ett tågstopp vid Gävle Sjukhus. Trafikverket har senare tagit ett ställningstagande i linje med ÖP.

I planen anges att det efterföljande planarbetet ska visa vilka exploateringsmöjligheter som kan uppstå till följd av en ny tågstation. Allmänna intressen som ska hanteras: Vattentäkt Gävle-Valboåsen. Tolvfors och Lexe, områden av kulturhistoriskt värde. Elanläggningar i form av högspänningsledning och fördelningsstation.

Utvärdering

Planprogrammet uppfyller målsättningen i fördjupad översiktsplan Ostkustbanan. De nämnda allmänna frågorna hanteras i planförslaget. Program för detaljplan Gävle Västra är en följd av den fördjupade översiktsplanen.

Figur 19. Urklipp från den fördjupade översiktsplanen för Gävle Stad 2025

Ställningstaganden

- Värdefulla grönområden som är utpekade i stadsdelarna bevaras och utvecklas så att dess värden består.
- De gröna kilarna och tillhörande gröna förbindelselänkar (se karta Värdefull grönstruktur) värnas och utvecklas med fokus på allmänhetens tillgänglighet och ekologisk funktion.

Översiktsplan för Gävle Stad 2025

Den nya tågstationen vid Gävle sjukhus nämndes även i översiktsplan Gävle Stad 2025 som antogs 2009. I planen anges att en utbyggnad av stationen kräver mark för parkering och busshållplatser samt planskild anslutning för buss-, gång- och cykeltrafik mot Sätra. I planen visas en ny bussgata under Hamnleden och järnvägen mellan Hamnledens trafikplats vid Sätra och till Sköterskevägen. Stationen

I FÖP pekades även flertalet områden ut som värdefulla grönområden. Som ställningstagande står att värdefulla grönområden som är utpekade i stadsdelarna ska bevaras och utvecklas så att dess värden består. De gröna kilarna och tillhörande gröna förbindelselänkar värnas och utvecklas med fokus på allmänhetens tillgänglighet och ekologisk funktion.

Utvärdering

Planprogrammet uppfyller målsättningen i ÖP Gävle stad. Programmet redovisar olika alternativ för hur parkering, bussanslutning, samt gång- och cykeltrafik ska kunna fungera vid Gävle Västra. Bussgata under Hamnleden har i programförslaget ersatts av en sammanlänkande koppling vid stationen som antingen är en gång och cykelbro, eller en samlad kollektivtrafikbro.

Planförslaget innehåller alternativ för utvecklingen vid trafikplats Sätra står i konflikt med bevarandet av de värdefulla grönområdena.

Planeringsriktlinjer för Gävle växer

Planeringsriktlinjer för Gävle växer är ett styrdokument som är riktat till Gävle kommunkoncern och antogs 2018. Det ska ge stöd i kommunens uppdrag att ha planeringsberedskap för 20 000 fler gävlebor och 10 000 fler bostäder innan år 2030. I styrdokumentet pekas Gävle Västra ut som ett av flera utbyggnadsområden. Gävle Västra blir ett kompletterande stationsläge till Gävle Central. Själva stationsområdet anges kunna bebyggas med verksamhetslokaler och viss service med hänsyn tagen till grönkil och vattentäkt. De gröna kopplingarna behöver stärkas, främst som spridningskorridor till Hagaströms grönkil, Gavleån, Tickselbäcken och Valls Hage men också till Sätra. Kommunen behöver stärka bullerskydd och luftreningsfunktionen mellan Hamnleden, järnväg och bostäderna i Sätra och Tolvfors. Infrastrukturåtgärderna medför omfattande påverkan på Hagaströmsskilen. Detta påverkar ekosystemtjänsterna i staden. Området ligger inom riksintressekorridor för järnväg och kommunikation samt gränsar till riksintresse för dricksvattenförsörjning. Ny Ostkustbana kräver flytt av mottagningsstation för el. I riktlinjerna anges att själva stationsläget är möjligt att bygga högt och tätt för verksamheter som gynnar eller gynnas av det goda trafikläget.

Utvärdering

Planprogrammet uppfyller i stort målsättningen i planeringsriktlinjer för Gävle växer. Den gröna kilen som spridningskorridor påverkas negativt av den nya sträckningen av Ostkustbanan och delar av planprogrammets förslag till exploateringar. Vad gäller konflikten mellan exploateringar i anslutning till Gävle Västra och bevarandet av den gröna kilen har alternativ lyfts fram i samrådet. Inför godkännande i kommunfullmäktige ska val av alternativ beredas politiskt och sedan väljas.



Underlag och riktlinjer

I detta kapitel redovisas de underlag som ligger till grund för planförslaget och vilka riktlinjer som ska gälla för kommande kommunal planering inom området. Informationen finns även tillgänglig via kartjänsten på www.gavle.se/gavlevastra, där riktlinjerna sammanfattas på respektive delområde. Samtliga utredningar som hänvisas till finns på hemsidan för vidare läsning.

Riktlinjer för allmänna intressen Riksintressen

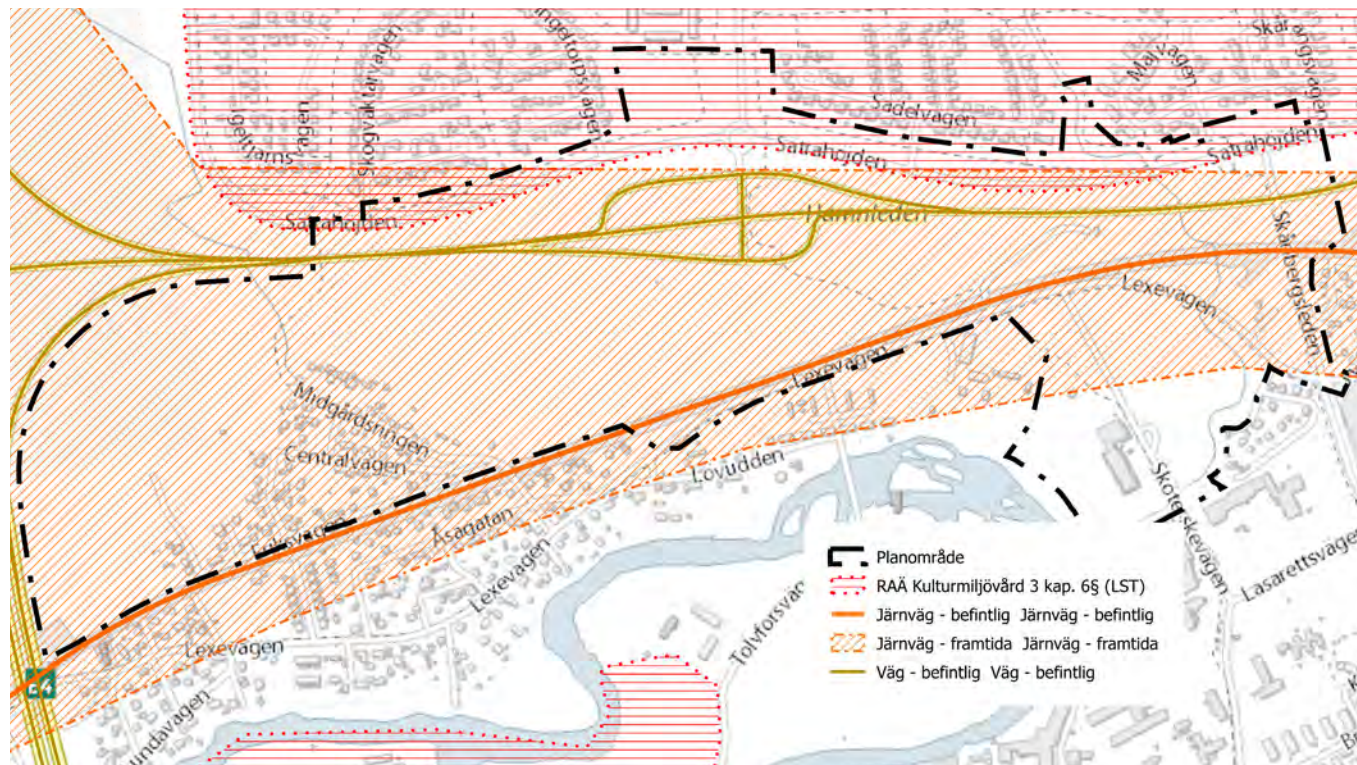
Området berörs av fem riksintressen. Nuvarande Bergslagsbana passerar genom området och är riksintresse för befintlig järnväg. Den kommande Ostkustbanan är ett riksintresse för framtida järnväg.

Hamnleden (väg 583) är riksintresse för befintlig väg och utgör anslutning till Gävle hamn och kombiterminal som är utpekade som riksintressen. Samtliga objekt är riksintresse för kommunikation enligt miljöbalkens 3 kap 8 §.

Stadsdelen Sättra är riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalkens 3 kap 6 §.

Planområdets östra delar, öster om Bäckebröbacken, utgör riksintresseområde för vattenförsörjning, enligt miljöbalkens 3 kap 8 §. Utpekandet innebär att grundvattenresursen i åsen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av dricksvattenanläggningarna.

Planförslaget bedöms inte orsaka någon påtaglig skada för nämnda riksintressen. Planförslaget bedöms säkerställa riksintressen för kommunikation och slutgiltiga lösningar för Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Hamnleden planeras tillsammans med utpekande myndighet.



Figur 21. Gällande riksintressen inom planområdet.

Riksintresset för kulturmiljö i Sättra bedöms delvis påverkas, då vissa nya vägar föreslås ansluta till stadsdelen. Planförslaget huvuddrag är i linje med tidigare antagen fördjupad översiktsplan för Gävle Stad för området, där bland annat en ny trafikplats och ny bebyggelse nämns. Även Gävle Västra finns med i den fördjupade översiktsplanen där ny "Planskild anslutning för buss-, gång- och cykeltrafik mot Sättra bör utredas i samband med projektet". Utformningen av nya kopplingar mellan Sättra och Sjukhusområdet behöver göras i samarbete med Trafikverket och dessa planer kommer att konkretiseras, beskrivas och konsekvensbedömas i samband med Trafikverkets järnvägsplan och kommande detaljplan för järnvägen och stationsområdet.

Riktlinjer

Riksintresseområdet för vattenförsörjning behöver beaktas i kommande detaljplanarbete i östra och sydöstra delarna av planområdet, så att riksintressets skyddsvärde säkerställs

Riksintresseområdet för kulturmiljövården behöver beaktas i kommande detaljplanarbete

Naturvärden

Den gröna Hagaströmskilen har betydelse för hela Gävle stad och behöver efter järnvägens etablering även fortsätta fungera som grön koppling in mot staden.

En naturvärdesinventering är genomförd som pekar ut planområdets högsta naturvärden (Naturvärdesinventering längs korridor Gävle-Kringlan, 2019-12-18, EKOKOM AB). Två områden finns utpekade som uppnår naturvärdesklass 2, vilket är den näst högsta klassningen. Områdena är vid Bäckebröbackens ravin, samt i anslutning till trafikplatsen vid Norrbågen/Hamnleden. I inventeringen står att läsa om Bäckebröbacken: "Bäckebröbacken och dess strömmande sträckor, svämplan med lövträd och rik förekomst av död ved utgör ett viktigt habitat för flertalet växter och djur. Nyckelarten bäver bidrar till skapandet av död ved och nyckelarten sälg utgör en viktig nektar-och pollenresurs för insekter. Sammantaget motiveras ett påtagligt biotopvärde. Förekomsten av signalarterna skogslind och strutbräken samt spår av den fridlysta arten bäver motiverar påtagligt artvärde."

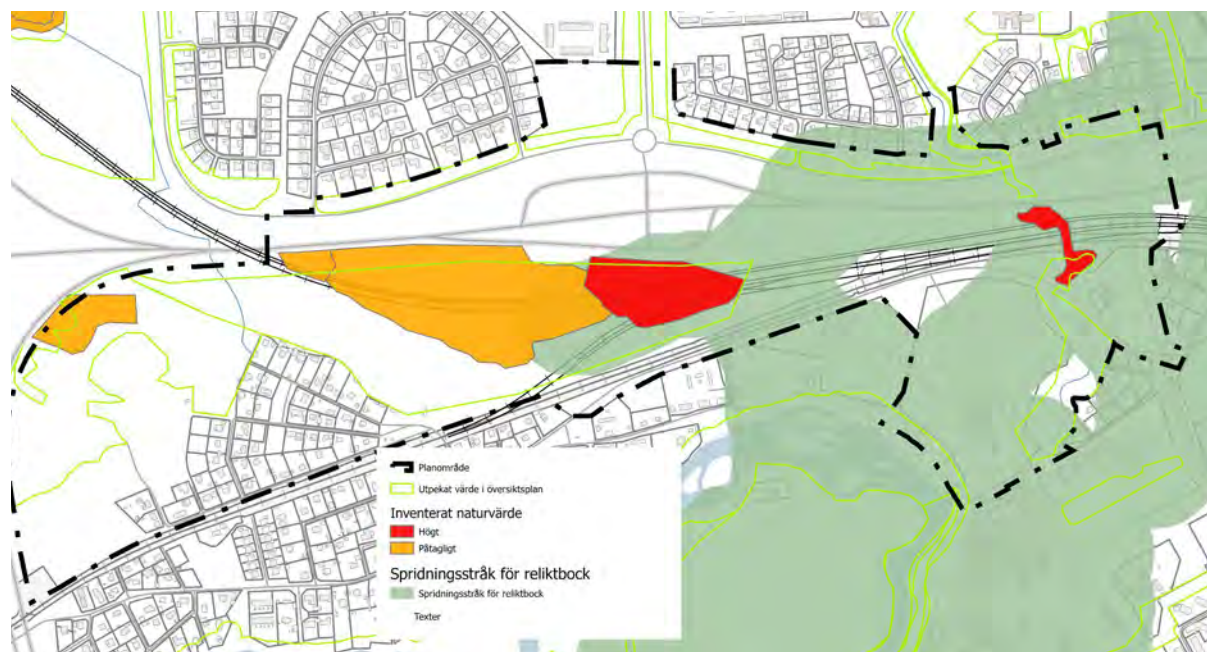
Vidare skrivs om området söder om trafikplats vid Sätra: En talldominerad blandskog med inslag av stor lövvariation av äldre asp, björk, ask, alm och sälg. Trädskicktet är bitvis öppet med solbelysta grova tallar. Genom hela objektet förekommer äldre tallar med både gnag och reliktböck och tallticka. Bitvis förekommer sly av rönn och alm samt ung gran. Terrängen är något blockrik och död ved förekommer måttligt. Genom objektet löper en gång-och cykelväg vid vilken en äldre igenvuxen stenmur förekommer. Stuplav noterades även i objektet.

Kommunen har tidigare gjort en ekologisk spridningsanalys med hjälp av GIS. Området är en viktig värdekärna i ett identifierat spridningsnätverk för arter knutna till gammal tall som sträcker sig från Valboåsen via Valls Hage, Gavlehov, Sanatorieskogen i Strömsbro och vidare ut mot Norrlandet. Spridningsanalysen visar att tallskogen i området är en primär spridningskorridor för den rödlistade skalbaggen reliktböck som är beroende av gamla, solbelysta tallar.

Områdets naturvärden påverkas av anläggandet av Ostkustbanan samt av valt bebyggelsealternativ i detta planprogram. Ostkustbanan kommer att passera genom den gröna kilen mellan Hamnleden och befintlig Bergslagsbana och berör samtliga identifierade naturvärden. Vilka konsekvenser detta får och vilka åtgärder som föreslås för att minska påverkan på naturmiljön kommer att utredas och konsekvensbeskrivas i Trafikverkets järnvägsplan. Kommunens alternativ för bebyggelse vid trafikplatsen Sätra och kompletteringen av bebyggelse i Lilla Lexe adderar negativa effekter på de gröna sambanden genom området. Kvartersmarken vid infarten till Sätra ska till största delen placeras på mark som tidigare anspråktagits av infartsramper.

Intressekonflikten mellan bevarandet av naturvärdena kontra exploatering i stationsnära läge redovisas i planförslaget som olika alternativ. Efter samrådet kommer frågan att beredas politiskt och inför godkännande i kommunfullmäktige ska alternativ för byggelseutveckling vara valt.

Figur 22. Karta över identifierade naturvärden inom planområdet, samt spridningskorridor för den rödlistade arten reliktböck



Riktlinjer

Åtgärder för bevarande av naturvärden ska finnas med i kommande exploateringsprojekt och kommunen ska verka för att bevara, stärka och utveckla nya ekosystemtjänster och stärka sambanden inom den gröna kilen

Kommunen ska tillsammans med Trafikverket bevaka att vissa områden bevaras under byggnation av järnvägen och återställs/återplanteras när järnvägen tas i drift. Gemensamma förslag på kompensationsåtgärder behöver tas fram

Kommunens exploateringar inom värdefulla grönområden ska kompenseras enligt kommunens riktlinjer för kompensationsåtgärder

I kommande detaljplaner ska behovet av kompletterande naturvärdesinventeringar utredas, med fokus bland annat på skyddade arter

Grönska ska vara ett tydligt inslag i såväl allmän plats som på kvartersmark

Generellt biotopskydd

Många av de gator som framöver planeras bli gestaltade stadsgator kantas av befintliga allér. Dessa kan omfattas av det generella biotopskyddet och vara skyddade enligt i 7 kap.11 § miljöbalken. I den framtida omvandlingen av området kommer det generella biotopskyddet beaktas och ansökan om dispens kommer att skickas in för de områden där detta bedöms nödvändigt och i linje med intentionerna i såväl översiktsplan som lagstiftning.

Artskydd

En tidig fladdermusinventering är gjord av Trafikverket gällande området. Utredningen visar förekomst av fladdermöss i Bäckebröbackens ravin. Dessa är skyddade enligt §4 och §5 i artskyddsförordningen. Vid inventeringen påträffades tre arter fladdermöss, varav den rödlistade arten nordfladdermus var dominant, men då bara tre arter påträffades bedömdes inte området som särskilt artrikt.

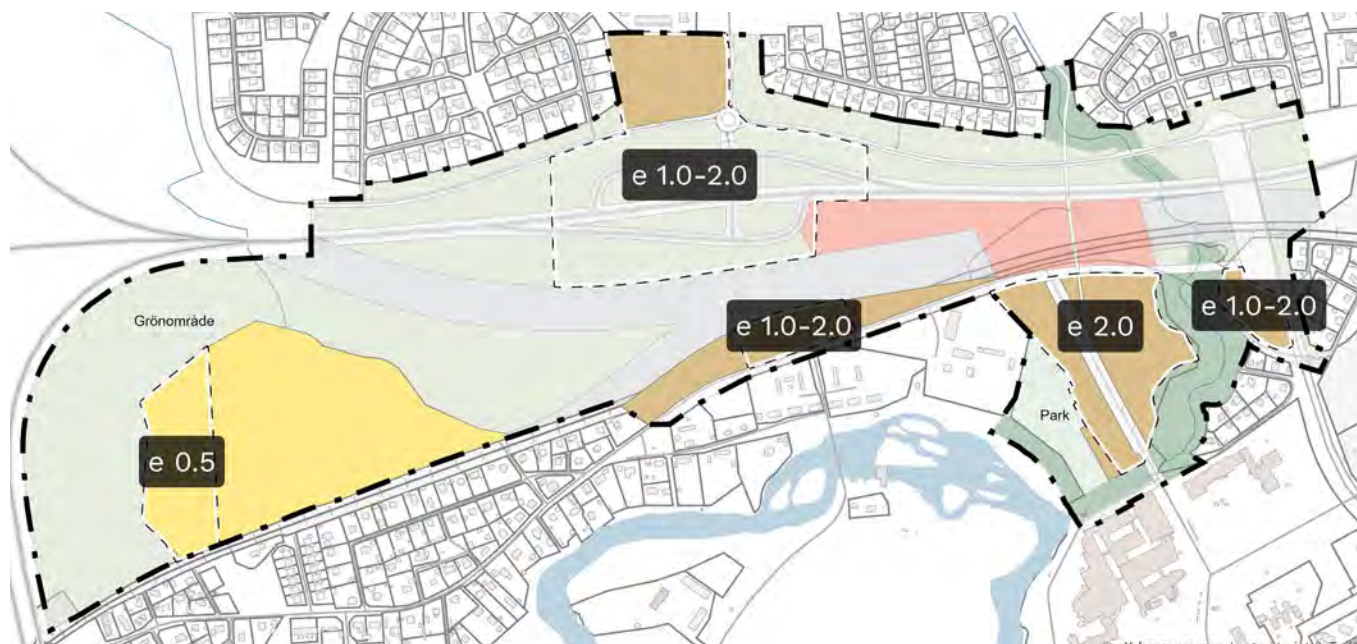
Kommande detaljplaner behöver hantera artskyddet baserat på detaljplanernas innehåll. Särskilda utredningar kan behövas och åtgärder anpassas, eller dispens sökas

Stadsbyggnad och arkitektur

Enligt Gävle kommuns Arkitekturpolicy (antagen 2020) ska alla stadsbyggnadsprojekt inom Gävle ha en tydlig stadsbyggnadsidé som visar hur projektet bidrar till den omgivande staden och tydligt visa hur platsen samspekar med sin omgivning. I föregående kapitel Planförslag beskrivs stadsbyggnadsidéen för Gävle Västra utifrån begreppen: sammanlänkande stadsdelar, livfull plats med funktionsblandning, stationsbyggnad som landmärke, knutpunkt för kollektivtrafik samt grönskande plats för infrastruktur. Några av riktlinjerna i detta kapitel syftar tillbaka till den beskrivna stadsbyggnadsidéen.

Gävle Västra blir en ny, stor målpunkt för hela regionen. Denna ska gestaltas väl och ha en arkitektur som bidrar till platsens nya identitet. All arkitektur ska vittna om högt satta ambitioner vad gäller hållbarhet och klimatneutralitet. Tolvfors Herrgård och tillhörande bruksområde ger området sin nuvarande prägel med småskalig trähusbebyggelse vid trädplanterade gator och omgivet av hagar och andra grönområden. Detta är en förutsättning som ska bära nya tillägg inom planområdet.

Exploateringsgrad och höga hus vid stationen Platsen vid den nya tågstationen blir ett strategiskt läge för etableringar. Därför önskas en högre exploatering, dvs mer bebyggelse i kvarteren närmast stationen vilket gör att mer innehåll ryms på mindre yta. Med högre exploatering avses en exploateringsgrad på kvartersnivå över 2.0. Detta föreslås för området mellan stationen och Sjukhuset. För övriga områden avsedda för kvartersbebyggelse i programmet föreslås exploateringsgrad mellan 1,0 och 2, förutom vid Lilla Lexe där exploateringsgraden blir låg ca. 0,5. De generella hushöjderna är 2-5 våningar. Enstaka högre byggnader, över 8 våningar, kan placeras i lägen där: byggnaden markerar en öppen plats i form av ett torg/ mötesplats, i närheten av ett större öppet landskapsrum samt i lägen där utblicksmöjligheterna är särskilt goda. Tre områden som kan bli aktuella för högre byggnader är vid torgplatsen vid stationen, vid ny cirkulationsplats Hamnleden, samt vid Skånbergsleden. Generellt förespråkas våningshöjder om 3-5 våningar i hela planområdet. Enstaka högre byggnad tillåts i lägen som annonserar en mötesplats i staden. Inom planområdet är detta vid stationens direkta närhet samt vid ny cirkulationsplats Hamnleden.



Figur 23. Riktlinje gällande exploateringsgrad

Klimatneutralt byggande

Sverige ska vara klimatneutralt år 2045 och EU 2050. Bygg- och fastighetssektorn står inför en omställning för att reducera sin klimatpåverkan av utformning, produktion, användande och sluthantering av byggnader. Sweden Green Building Council har tillsammans med sina medlemmar utvecklat certifieringen NollCO2 för klimatneutrala byggnader. Målet är en total samverkan inom branschen för att nå en klimatneutral bygg- och fastighetssektor år 2045. För att klara certifieringen krävs ett helhetstänk där alla inblandade aktörer samarbetar. Kommunen ska verka för att klimatneutralitet ska eftersträvas i all byggnation inom planområdet och krav ska särskilt ställas där kommunen själv äger marken.

Riktlinjer

En god funktionsblandning, med blandning av bostäder, service och icke störande verksamheter, ska eftersträvas i varje kvarter och är en viktig del för skapande av en varierad och levande stadsmiljö. Fördelningen 60% verksamheter och 40% bostäder ska eftersträvas inom planområdet som helhet

En väl gestaltad stationsbyggnad ska placeras som ett landmärke i bebyggelsestrukturen.

Ett stationstorg med stort inslag av grönska och med funktioner kopplat till stationen och resenärer ska finnas vid stationsbyggnadens entré söder om spårområdet

Gröna gårdar, tak och väggar ska eftersträvas inom kvarteren för att bidra till hälsosamma livsmiljöer, och för att stärka samband i den gröna kilen

Generella våningshöjder om 2 - 5 våningar föreslås i hela planområdet

Enstaka högre byggnader föreslås vid stationstorget samt vid ny cirkulationsplats vid Hamnleden samt vid infart Skånbergsleden

Lexevägen och Sköterskevägen ska alléplanteras för att stärka gröna samband och visuell upplevelse av området

Bebyggelsen ska bidra till att skapa en levande och varierad stadsmiljö. En variation i byggnadernas gestaltning inom kvarteren ska eftersträvas. Långa slutna fasadpartier ska undvikas

Vid stationstorget, längs Sköterskevägen samt längs Lexevägens sträckning från stationstorget till Skånbergsleden främjas lokaler för kommersiella och offentliga servicefunktioner samt andra icke störande verksamheter i bottenvåningen

Höga krav kopplat till målsättning om klimatneutralitet ska ställas i markanvisningar på kommunalägd mark

Kulturmiljövärden

Planområdet gränsar till byggnadsminnet Tolvfors bruk, som är en bevarad 1700-tals bruksmiljö. Herrgård och bruksgata är välbevarade och området har ett starkt skydd, inom området får inga förändringar göras till den yttre eller inre miljön utan tillstånd från Länsstyrelsen.

Inom planområdet finns även riksintresset Sätra som pekar ut en stadsdel byggd enligt ABC-stadens ideal om trafikseparering och fokus mot stadsdelscentra.

Planförslaget innebär ingen förändring av markanvändningen avseende byggnadsminnet Tolvfors bruk. Däremot tillkommer strukturer, bebyggelse och infrastruktur i direkt närhet som behöver samspela med bruksmiljön.

Påverkan på kulturvärdena är starkt kopplad till utformning och gestaltning av järnvägen, stationsbyggnad/plattformsförbindelse och det övriga stationsområdet. Även faktorer såsom järnvägens höjd och hur slänter, bankar och broar projekteras påverkar. Vidare kan utformningen av stängsel mot järnvägen förstärka barriärerna och bidra till en negativ upplevelse från bruksområdet. Dessa aspekter kommer beskrivas i kommande järnvägsplan och detaljplan.

Kommunen har låtit göra en kulturmiljöutredning för att eftersöka spår av strukturer i landskapet, vidare har kommunen och Trafikverket låtit genomföra en arkeologisk undersökning i området norr om befintlig Bergslagsbana. Det finns få kvarvarande lämningar eller spår av strukturer att ta upp i planprogrammet, men det har tidigare funnits en väg i förlängningen av Tolvforsvägen till en rättarbostad. Vidare har den allé som kantar Tolvforsvägen varit sammanbunden med den allé som passerar herrgårdsbyggnaden.

Kommunens intentioner om att stationsbyggnaden ska vara ett landmärke innebär att stationsbyggnaden ska gestaltas med tydlighet, utan att bli för dominant i förhållande till bruksmiljön. En placering av stationsbyggnaden söks i Sköterskevägens förlängning, med ett avstånd från herrgårdens huvudbyggnader och stall. Planförslaget

innehåller ett antal åtgärder som bedöms bidra positivt till att integrera kulturmiljön som en del i den nya identiteten kring Gävle Västra. Bland annat skisseras att gång och cykelkopplingen från Sätra ansluter till Tolvforsvägen och skapar ett samband från Sätra och genom bruksmiljön. Anläggandet av denna kommer att ske utanför område för byggnadsminne, men skapa positiva effekter då Tolvforsvägens axel fortsätter norrut.

Vidare kan en omläggning av Bergslagsbanan och en omdragning av Lexevägen innebära att utrymme finns att återplantera den allé som skars av vid anläggandet av Bergslagsbanan i slutet av 1800-talet.

Riktlinjer

Konsekvenserna för kulturmiljön ska studeras i kommande detaljplanearbete. Detta kan göras som en del i kommande miljökonsekvensbeskrivning, eller som en separat konsekvensbeskrivning för kulturmiljön. Gestaltning och volymer ska utredas

Gestaltningen av den kommande stationsbyggnaden och omgivande stationsmiljö som harmonierar med områdets kulturmiljövärden ska säkerställas med planbestämmelser i detaljplanen för området

Kulturmiljövärdena ska beaktas vid utformning av allmän platsmark på ett sätt så att kulturvärdena inkluderas i gestaltningen av den nya identiteten vid Gävle Västra

Kommunens kompetenser inom kulturmiljö och gestaltning behöver vara representerade vid framtagandet av Trafikverkets gestaltungsprogram

Gestaltungsprogrammet ska vara en del av kommande samverkansavtal mellan kommunen och Trafikverket



Figur 24 och 25 Fotografier över planområdet från 1960-tal då Sätra är under uppbyggnad. Foto: Gävle kommunarkiv



Sociala värden

En sociotopskartering är genomförd som visar hur området används idag.

Genomgående är områdets centrala delar genomkorsat av stigar som sammankopplar Lilla Lexe med Sjukhusområdet. I områdets västra delar finns en privat anordnad motions slinga och ett mindre utegym. Det västra området är även det genomkorsat av stigar som används för promenader.

Inom området finns vissa sociala värden som är sammankopplade med naturvärdena vid trafikplats Sätra. Här finns en anlagd grillplats med vindskydd som vetter mot de mer öppna ytorna vid kraftledningen och järnvägen.

I anslutning till området finns även Igeltjärn och Nyöstertorget i nordväst, samt Sätträängarna i nordost som har de högsta värdena enligt karteringen. Området har även grönytor som saknar uppenbart rekreativt värde, bland annat grönytor i närheten av Hamnleden.

Karteringen identifierar möjligheter att göra naturvärdena vid bäckravinen mer lättillgängliga omgivningen, denna del är idag svåråtkomlig.

Riktlinjer

Stigar och andra rörelsemönster ska finnas kvar även efter ett genomförande av ny Ostkustbana och ny kvartersmark. Stråk som försvinner vid exploatering bör ersättas

Befintliga stigar ska kopplas kommande stationsmiljön på ett medvetet sätt. Nya stigar, eller kopplingar kan behövas för att funktionen ska kvarstå

Kopplingar mot Igeltjärn och Sätträängarna ska säkerställas

Trygghet och orienterbarhet ska vara ledord vid utformningen av en ny stationsmiljö.

Funktionsblandning eftersträvas på kvartersmark för att bidra positivt till tryggheten, då området blir befolkat under dygnets alla timmar

Rekreativa stråk längs Gavleån och Bäckebröbacken skapas för att skapa nya stigar för rekreation inom området

Luft

Luftkvaliteten är generellt god inom planområdet. Beräknade medelvärden av nuvarande luftföroreningsituation visar att fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) i luft klaras inom planområdet.

Högst luftföroreningshalter förekommer idag längs Hamnleden, framför allt vid trafikplatser längs leden. MKN klaras även där, men däremot överskreds miljökvalitetsmålet avseende årsmedelhalten av partiklar (PM10) enligt luftvårdsförbundets kartläggning från 2015.

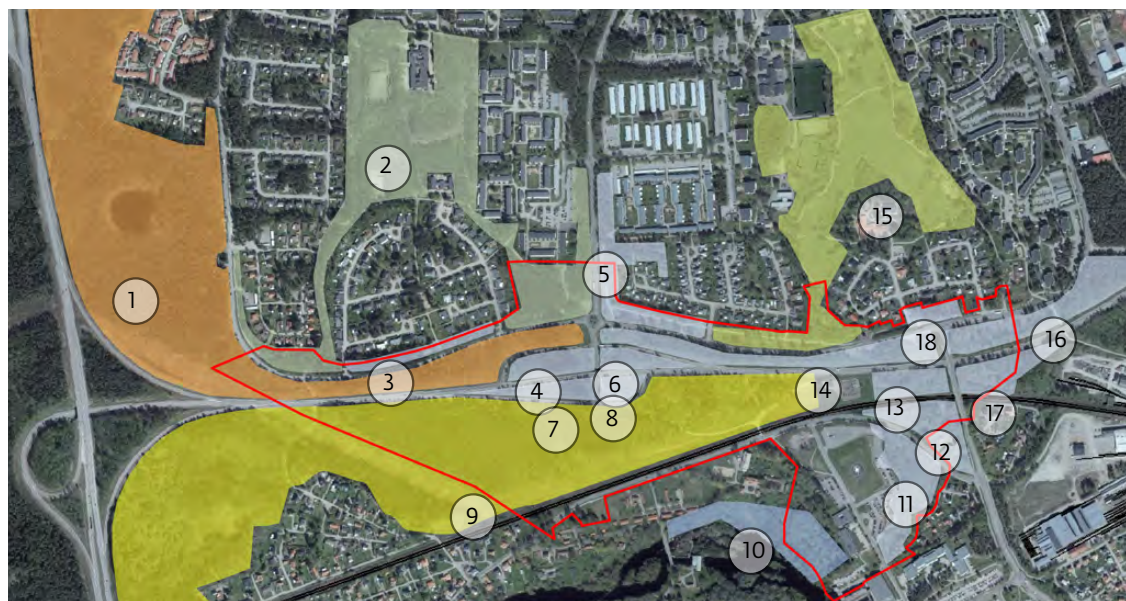
Planförslaget avser att främja gång, cykel och kollektivtrafik framför biltrafik, vilket ger förutsättningar för att på lång sikt gynna en god luftkvalitet. Planförslaget bedöms därför inte bidra till en försämring gällande miljökvalitetsnormer och -mål. I ett större perspektiv blir Gävle Västra en ny nod för hållbart resande som har potential att leda till minskade transporter med bil samt eventuellt en avlastning av biltrafik i centrum i anslutning till Gävle Central.

Riktlinjer

I kommande detaljplanearbete ska god luftgenomströmning säkerställas vid utformning av framtida bebyggelse, särskilt vid trafikerade vägar

Gröna miljöer i anslutning till gaturum kan med fördel utformas för att främja luftomblandning och upptag av luftföroreningar

Bilreducerande åtgärder för att begränsa motordriven trafik, samt fördelning av trafik mellan gator, kan krävas för att upprätthålla god luftkvalitet



Figur 26. Utdrag ur sociotopskarteringen

Sociotoptäthet



Vatten

Ytvatten och dagvatten

Ytvattendragen Gavleån och Bäckebröbacken rinner söder om respektive i östra delen av planområdet. Båda vattendragen utgör vattenförekomster med miljökvalitetsnormer (MKN). Ekologisk status är måttlig och kemisk status uppnår ej god i båda vattendragen. MKN om god status har satts med tidsfrist på grund av tekniskt svårt att nå normen.

Ekologisk status i vattendragen påverkas framför allt av fysisk påverkan i vattendraget, vilket kommer att förstärkas i Bäckebröbacken till följd av kulvertering vid Ostkustbanans nya sträckning. Konsekvensen av detta kommer att framgå av kommande järnvägsplan. Eventuellt kan också ny bro för Lexevägen tillkomma över bäcken, söder om järnvägen. Planförslaget föreslår istället att nuvarande kulvertering vid Bäckebröbackens mynning i Gavleån öppnas upp till en naturlig bäckfåra, vilket skulle gynna växt- och djurliv i vattendraget. Bäckravinen avsätts som naturmark och bevaras i planförslaget.

Påverkan av föroreningar (kemisk status) inom planområdet kommer främst att bero på vald dagvattenhantering och säkerställande av skydd av grundvatten (se vidare avsnitt Grundvatten och vattenskyddsområde). I detaljplanearbete för bebyggelseutveckling inom planområdet kommer hänsyn att tas till skyddsbehov för ytvatten och grundvatten. Föroreningsrisk från järnväg och transporter kommer att konsekvensbedömas i järnvägsplanen.

Kommunen har tagit fram en översiktlig dagvattenutredning för planområdet som visar befintliga lågpunkter och rinnvägar. Kartan visar dagens naturliga lågpunkter som översvämmas vid kraftiga regn. I grova drag sker avrinningen mot Bäckebröbacken i den centrala och östra delen av planområdet, medan den västra delen vid Lexe avrinner mot Gavleån. När planarbetet har kommit längre avseende markanvändning kommer fördröjnings- och reningsbehov för dagvatten samt markanspråk som krävs för detta att utredas.



Riktlinjer

Behov av fördröjning och rening av dagvatten samt förslag till dagvattenlösningar ska utredas i kommande detaljplanearbete

Ytor för omhändertagande av dagvatten ska vid behov säkerställas i planarbetet

Dagvattenåtgärder för att skydda Valboåsen från potentiellt förorenat dagvatten och släckvatten krävs inom planrådets sydöstra och östra delar, där marken ligger inom sidomagasinet till åsens grundvattenmagasin

Samordning med planering av järnvägsanläggningen krävs för att samordna avrinningsvägar och avvattningsanläggningar, och säkerställa tillräcklig kapacitet i tekniska lösningar

I kommande detaljplanearbete för bebyggelseutveckling behöver fördjupade dagvattenutredningar genomföras för att säkerställa höjdsättning, avrinningsvägar och förhindra uppkomst av lågpunkter, instängda områden och översvämningsrisk

Dagvattenlösningar bör om möjligt utformas som gröna miljöer med mångfunktionalitet, vilket kan ge mervärden och ekosystemtjänster, så som beredskap för hantering av kraftiga skyfall, stärkta ekologiska samband, dämpad stadsvärme vid värmeböljor samt minska luftföroreningar och upplevelsen av buller

Figur 27. Karta från dagvattenutredning. Visar rinnvägar och lågpunkter där vatten ansamlas vid kraftiga regn.

Grundvatten och vattenskyddsområde

Gävle-Valboåsen angränsar planområdet. Grundvattenmagasinet i åsen är dricksvattentäkt för Gävle tätort och närområden. Åsen omfattas av vattenskyddsområde, som idag finns söder och öster om Bäckebrobäcken. Åsens utbredning är inte helt klarlagd och åsmaterial kan sträcka sig in i planområdet under täta jordlager längs åsens sidor.

Tidigare hydrogeologiska utredningar tyder på att planområdet ligger inom ett sidomagasin till åsen, med begränsad tillrinning och långsam transporttid till åsens huvudmagasin. Sidomagasinet bedöms utgöra ett slutet magasin under tätare jordlager, där de tätare jordlagren bildar ett naturligt skydd för underliggande grundvatten. Fördjupad utredning krävs i kommande planarbete för bedömning av möjliga markarbeten och grundläggningsmetoder inom planområdet utan att påverka grundvattnet i åsens huvudmagasin.

Gävle-Valboåsen är grundvattenförekomst med gällande miljökvalitetsnormer. Statusen bedöms god både kvantitativt (vattentillgång) och kvalitativt (kemiskt), och det är också målsättningen enligt miljökvalitetsnormen. Risk finns att god kvantitativ status inte uppnås på grund av större vattenuttag än nybildning av grundvatten. Kemiska statusen kan påverkas av föroreningar, bland annat från diffusa källor som förorenade områden och dagvatten från transporter, infrastruktur och urban markanvändning.

En grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer finns också i sedimentär berggrund inom planområdet. Statusen bedöms god både kemisk och kvantitativ, vilket också är målsättningen för gällande miljökvalitetsnormer.

Riktlinjer

Utveckling och exploatering inom planområdet ska utföras med hänsyn till skyddsbehovet av grundvattnet, särskilt inom planområdets sydöstra och östra delar

Fördjupad hydrogeologisk bedömning om åsens utbredning krävs i samband med detaljplaneläggning i östra och sydöstra delarna av planområdet

Grundläggning av tillkommande bebyggelse och konstruktioner, samt andra markarbeten och åtgärder, ska ske på ett sätt som inte påverkar grundvattenkvalitet eller grundvattentillgång i åsen. Behov av skyddsåtgärder och kontrollprogram ska utredas

Dagvattenlösningar för att förhindra att potentiellt förorenat dagvatten och släckvatten kan nå åsen krävs inom planområdets sydöstra och östra delar

Strandskydd

Strandskyddet gäller 100 meter från Gavleån och Bäckebrobäcken.

Planförslaget innebär att grönstråket bakom infektionsbyggnaden öppnas för promenader och enklare gångstigar föreslås. Vidare föreslås att bäckravinen öppnas upp och tillgängliggörs som en del av kommande kvartersbebyggelse.

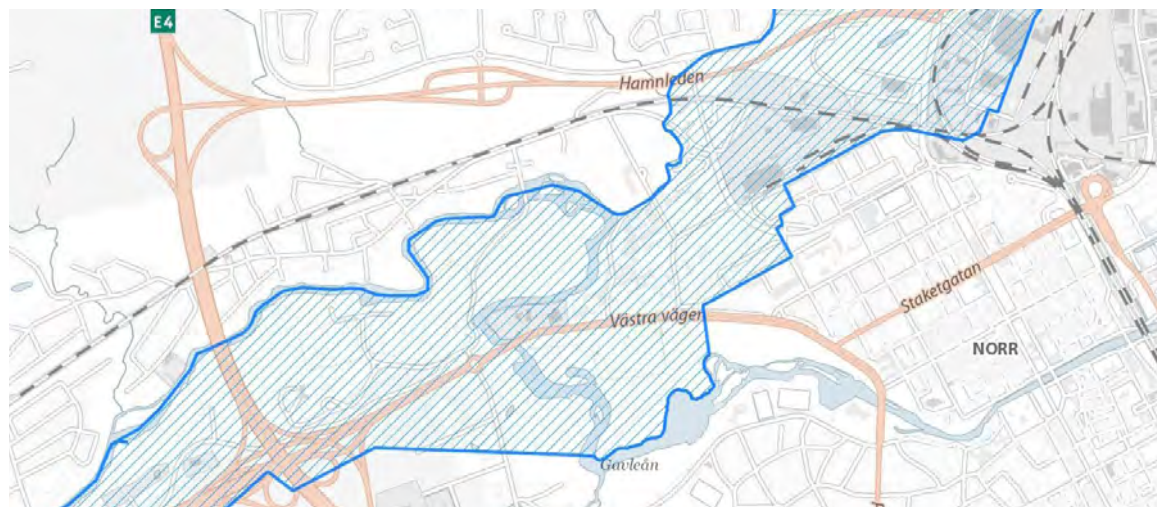
Riktlinjer

Strandskyddet ska prövas i kommande detaljplanearbete. Särskilda skäl för att upphäva strandskyddet ska framgå och samråd med länsstyrelsen ska hållas under planprocessen

Mellankommunala frågor

Gävle Västra är en regional angelägenhet som öppnar för en bättre tillgänglighet till länets största sjukhus. De goda kopplingarna regionalt öppnar även för en ökad pendling och bidrar till regionförstoring.

Det är viktigt att utformningen av Gävle Västra och kopplingen mot Gävle Sjukhus blir så attraktiv som möjligt så att det upplevda avståndet blir kort.



Figur 28. Karta över gällande vattenskyddsområde.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är idag bullerutsatt från Bergslagsbanan, Hamnleden och E4. Området bedöms bli än mer bullerpåverkat då Ostkustbanan passerar genom området. I planförslaget kan endast översiktliga bedömningar göras, då utbredning och marknivåer för kommande järnvägsanläggning och ombyggnationer av berörda vägar (främst Hamnleden) inte är klara.

Kommunen har tagit fram en översiktlig bullerutredning för att belysa bullerförutsättningarna inom planområdet. Utredningen visar att stadskvarter längs Sköterskevägen kan utformas så att trafikbullerförordningens krav uppnås. Då krävs att kvarteren är slutna mot järnvägen och utformas med tysta gårdar. Busstrafikerade gator behöver också beaktas i kvartersutformningen. Parkeringshus, kontor eller andra verksamheter kan med fördel lokaliseras längs de bullrigaste lederna för att ge bulleravskärmning och möjlighet att skapa goda ljudmiljöer inom planområdet. Vidare utredning görs i detaljplaneskede.

Helikoptertransporter till och från sjukhuset bedöms inte orsaka överskridande av riktvärden, då det rör sig

om fåtal flygningar (normalt mindre än en helikopterflygning per dag) men krav på bullernivåer inomhus behöver säkerställas om nya bostäder är aktuellt. Vidare utredning görs i detaljplaneskede.

Befintlig bullervall längs Hamnleden har en bulleravskärmning mot Sätra. Behovet av denna avskärmning behöver säkerställas även vid ändrad utformning av vägar. I korsningen Sätrahöjden – Norrbågen bedöms nya bostäder kunna klara riktvärden för trafikbuller om bulleravskärmning kvarstår. Vidare utredning görs i detaljplaneskede.

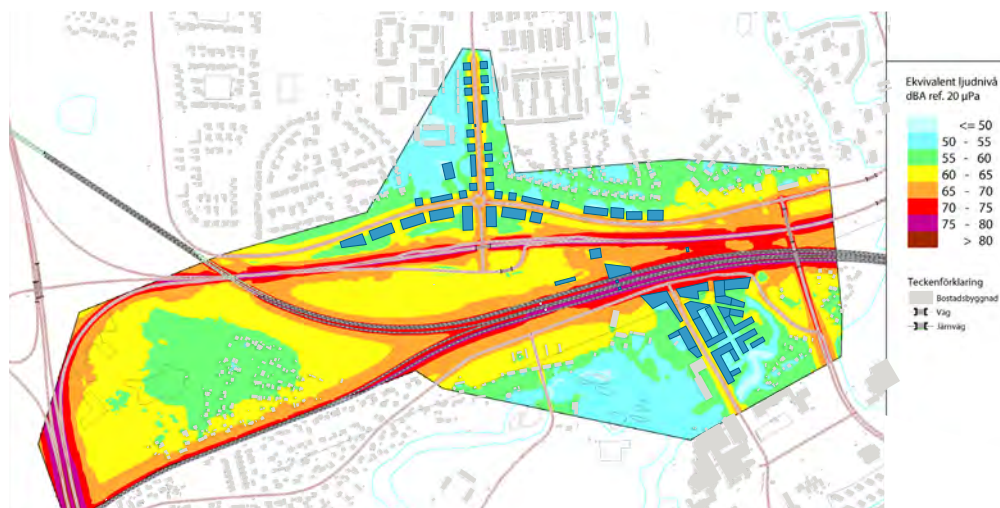
I Lilla Lexe behöver bullernivåer utredas vidare när utformning och eventuella skyddsåtgärder vid ny järnväg samt ombyggd Hamnled och trafikplats Gävle Norra har klarlagts. Nuvarande Bergslagsbana medför bullerpåverkan idag. Skyddsåtgärder och anpassningar av bebyggelseutformning bedöms krävas för att klara riktvärden för nya bostäder. Eventuellt kan tillkommande bebyggelse lokaliseras och utformas så att den förbättrar befintlig bullersituation i området.

Riktlinjer

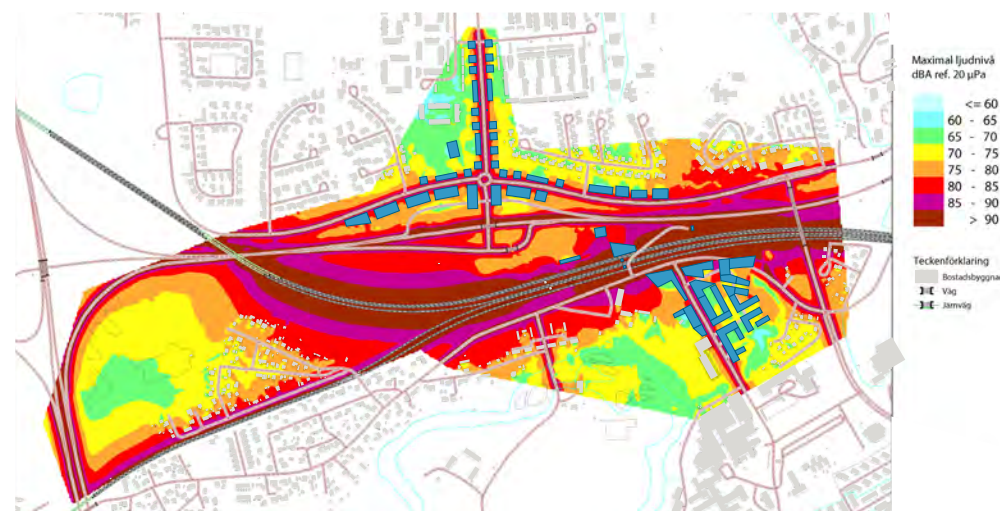
Bullersituationen behöver utredas vidare i detaljplaneskede när utformning av väg- och järnvägsanläggningar är klara

Bebyggelseutformning för bostäder behöver anpassas för att klara Trafikbullerförordningens krav

Vid planläggning av bostäder i område som påverkas av helikopterbuller behöver krav på bullernivåer inomhus säkerställas



Figur 29. Karta från bullerutredningen som visar beräknade ekvivalenta bullernivåer från väg- och järnvägstrafik inom planområdet efter att nya Ostkustbanan har byggts.



Figur 30. Karta från bullerutredningen som visar beräknade maximala bullernivåer från väg- och järnvägstrafik inom planområdet efter att nya Ostkustbanan har byggts.

Risk för farligt gods och strålning

Hamnleden, E4, Ostkustbanan och Bergslagsbanan utgör rekommenderade leder för transport av farligt gods. Med den nya järnvägen parallellt med Hamnleden kommer farligt gods att gå i ett samlat stråk i öst-västlig riktning. Inom planområdet behöver skyddsavstånd och behov av skyddsåtgärder utredas i kommande detaljplanering.

Generellt rekommenderas bebyggelsefritt område närmast rekommenderad led för farligt gods, där stadigvarande vistelse inte bör ske. Trafikverket tillämpar 30 meters hänsynsområde till järnväg. Enligt kommunens översiktsplan 2030 ska ett markområde på minst 25-30 meter närmast transportleder för farligt gods lämnas helt obebyggt. Om byggnader ska uppföras närmare än 150 meter från väg och järnväg ska en bedömning om behovet av skyddsåtgärder göras, det vill säga en bedömning av om det behövs en riskanalys eller inte.

Planförslaget är övergripande och i markanvändningskartan har centrumbebyggelse ritats fram till järnvägsområdet samt Hamnleden, vilket inte per automatik anger en byggrätt så nära transportleder för farligt gods. Istället kan ytorna närmast lederna användas för planteringar,

parkeringar eller andra funktioner. Byggrätter, liksom behov av skyddsåtgärder, prövas i senare detaljplaneprocesser.

Elektromagnetisk strålning uppkommer längs järnvägen i samband med att tåg passerar. Vanligtvis kan rekommenderade referensvärden innehållas längs järnvägen, men behöver säkerställas i detaljplaneskede.

Inom planområdet kommer även nya elledningar att dras, vissa som luftledningar och vissa som markförlagda kablar. Placeringen av dessa prövas genom en tillståndprocess enligt miljöbalken. Frågor som exempelvis magnetfält och strålning behandlas i tillhörande miljökonsekvensbeskrivningar.

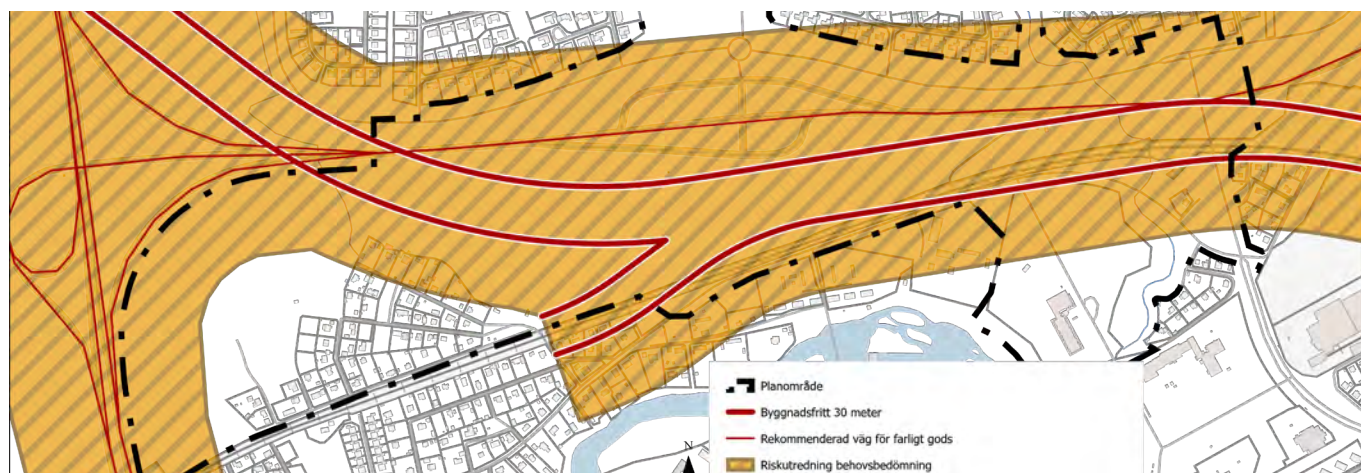
Planprogramsområdet ligger inom lågriskområde för radon, varför byggnader för stadigvarande vistelse ska uppföras radonskyddat.

Riktlinjer

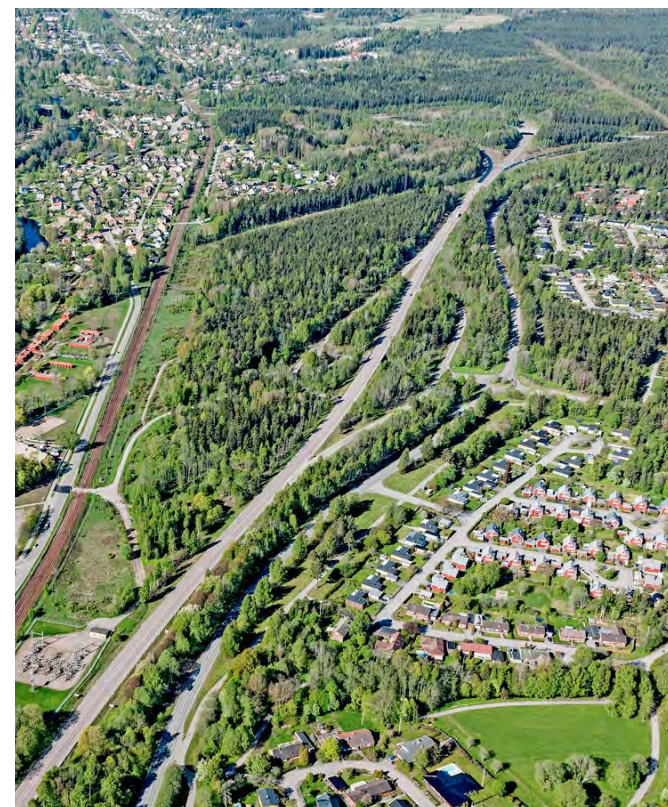
I kommande detaljplanearbete inom 150 meter från transportlederna för farligt gods, ska rekommenderade säkerhetsavstånd beaktas och behov av skyddsåtgärder bedömas

I kommande planläggning invid starkströmsledningar ska gällande skyddsavstånd för elektromagnetisk strålning följas

Byggnader för stadigvarande vistelse ska uppföras radonskyddat



Figur 31. Säkerhetsavstånd från kommande Ostkustbana, samt inom vilket område som detaljplanering behöver bedöma risken kopplad till transporter med farligt gods



Figur 32. Hamnleden är en rekommenderad led för transport av farligt gods

Stabilitets- och sättningsrisk

Kommunen har tagit fram en översiktlig geoteknisk stabilitetsutredning för området längs Bäckebrobackens ravin upp mot nuvarande helikopterplatta, för att bedöma byggbarhet utifrån släntstabilitet, sättningsrisk och bärighet i marken.

På grund av stor sättningsrisk i marken rekommenderar utredningen inga stora markhöjningar (som mest 0,5 meter) och i första hand grundläggning genom pålning. Om grundläggning på pålar inte är möjlig av hänsyn till vattentäkten, behöver tunga byggnadsstommar undvikas. Åtgärder som begränsar uppkomst av sättningar kan bli nödvändiga för iordningställda ytor som gator, torg och ledningsdragningar. Metodval behöver utredas och studeras vidare.

Stabiliteten längs slänten vid bäckravinen är otillfredsstillande idag och skredrisken uppfyller inte krav för

nyexploatering. Åtgärder för förbättrad släntstabilitet krävs om människor ska vistas i området. Slänten behöver antingen avlastas eller förstärkas. Sådana åtgärder kan komma i konflikt med målsättningen att bevara naturmiljön längs vattendragen. Genomförbara åtgärder med begränsad påverkan på naturmiljön behöver utredas vidare.

Pålade byggnader uppnår egen stabilitet och kan placeras på ett avstånd ifrån slänten utan att släntåtgärder utförs, men vistelseytor och rörelsestråk runt byggnaderna kan fortfarande kräva stabilitetsåtgärder. Om inte byggnader kan grundläggas på pålar av hänsyn till vattentäkten, behöver vidare geoteknisk utredning utföras för bedömning av möjligt utförande. Tillräcklig stabilitet kan inte uppnås för både markhöjning och tillkommande bebyggelse med ytlig grundläggning, utan att släntåtgärder utförs. Detaljerad stabilitetsutredning krävs i detaljplaneskedet.

Även längs Gavleån finns stabilitetsbegränsningar i slänten. I samband med arbetet med ny detaljplan för Gävle sjukhus identifierades behov av erosionsskydd för att långsiktigt säkerställa släntstabiliteten vid Gavleån, i planområdets sydvästra delar. Planförslaget innebär inget förslag till förändrad markanvändning i denna del och bedöms därför inte påverka stabilitetsförutsättningarna längs Gavleån, såvida inte markhöjning är aktuellt.

Figur 33. Karta över bäckravinen och grovt uppmätta avstånd från dagens markanvändning till släntkrön. Ytterligare utredningar krävs för att klarlägga de geotekniska förhållandena inom områdena utpekade för centrumändamål



Riktlinjer

För att hantera sättningsrisk rekommenderas grundläggning på pålar och endast små markhöjningar (som mest 0,5 meter) i området vid nuvarande helikopterplatta

Utbredningsområdet av sättningskänslig mark i sydöstra och östra delarna av planområdet behöver klargöras och avgränsas genom ytterligare geotekniska undersökningar vid kommande planläggning

Detaljerad utredning om släntstabilitet krävs vid planläggning i sydöstra och östra delarna av planområdet (i närheten av Bäckebrobacken och Gavleån)

Genomförbara åtgärder för förbättrad släntstabilitet behöver utredas vidare, med målsättning att begränsa påverkan på naturmiljön längs vattendragen

Fördjupad hydrogeologisk utredning behöver utföras i detaljplaneskede i östra och sydöstra delarna av planområdet, för bedömning av möjliga markarbeten och grundläggningsmetoder av hänsyn till vattentäkten i åsen. Behov av skyddsåtgärder och kontrollprogram ska utredas

Översvämningar

Översvämningar inom planområdet bedöms främst kunna uppkomma vid stor nederbörd och skyfall. Genomförd dagvattenutredning indikerar lågpunkter inom planområdet som översvämmas vid skyfall, främst längs befintlig järnväg (Bergslagsbanan) och i lokala sänkor i skogsmarken, framför allt i västra delen av planområdet (se vidare avsnitt Grundvatten och vattenskyddsområde).

Höga vattenflöden i vattendragen Gavleån och Bäcke-brobäcken medför inte höga vattennivåer inom planområdet. De branta slänterna längs vattendragen gör att översvämningssytan inte breder ut sig nämnvärt. Planförslaget innebär att dagens kulvertering i nedre delen av Bäcke-brobäcken försvinner och ersätts med en öppen bäckfåra, vilket kan komma att ändra hur ett ökat flöde i Gavleån ter sig.

Riktlinjer

I kommande detaljplanearbete för bebyggelseutveckling behöver fördjupade dagvattenutredningar genomföras för att säkerställa höjdsättning, avrinningsvägar och förhindra uppkomst av lågpunkter, instängda områden och översvämningssrisk

Ytor för omhändertagande av dagvatten ska vid behov säkerställas i planarbetet

Förorenade områden

Inom planområdet finns inga kända historiska verksamheter med misstänkt föroreningsförekomst. Oljecisterner har funnits öster om nuvarande helikopterplatta, men inga föroreningar har påträffats vid avveckling av dessa.

I arbetet med ny detaljplan för Gävle sjukhus har miljöteknisk undersökning utförts runt nuvarande helikopterplatta och infektionsbyggnaden. Undersökningen påvisar viss föroreningsförekomst i mark, men den bedöms begränsad och hanterbar i detaljplaneskede utifrån planerad markanvändning. Metallerna koppar, zink, bly, arsenik och kobolt har påträffats i fåtalet provpunkter, samt PAH (polycykliska aromatiska kolväten) i en provpunkt.

I samband med flytt av befintlig mottagningsstation för elförsörjning mellan Bergslagsbanan och Hamnleden kan eventuell föroreningsförekomst vid nuvarande anläggning behöva utredas. Motsvarande gäller även vid eventuella ombyggnationer av befintliga vägar och järnväg.

Historiska verksamheter har funnits utanför planområdet, så som sågverk samt järn-, stål- och manufakturverksamhet vid nuvarande Tolvfors kraftverk. Inom sjukhusets verksamhetsområde har glasbruk (Gefle glasbruk) funnits ned mot Västra vägen, och Gävle stads växthus och plantskola öster om sjukhusets huvudbyggnader.

Riktlinjer

Vid detaljplanearbete i sydöstra delen av planområdet, mellan Bäcke-brobäcken och Lexevägen, behöver fördjupad miljöteknisk markundersökning utföras för hantering av föroreningar utifrån planerad markanvändning

I övriga delar av planområdet ska behovet av miljöteknisk markundersökning bedömas i detaljplaneprocessen

Resande och trafik

En trafikutredning är gjord för att avgöra Gävle Västras utformning och funktion.

Resenärer

Resandeprognos

Region Gävleborg prognostiserar att Gävle Västra kommer att ha ca 1800 påstigande per vardag några år efter öppnandet. I samband med att området byggs ut enligt planförslaget med blandade funktioner bedöms resandet öka till ca 3500 påstigande år 2050.

Trafikverket har valt stationsklass 3 för Gävle Västra, vilket innebär att Trafikverket dimensionerar för att antalet påstigande blir mellan 1000 – 3500 personer. I ställningstagandet från Trafikverket står att de i järnvägsplanarbetet ska fortsätta att utreda och utforma stationen utifrån platsens förutsättningar och att behov av rulltrappor och övriga funktioner ska studeras vidare.

Enligt trafikutredningen kommer ca 840 resor att ske från Gävle Västra under maxtimmen och att ca 280 personer antas befinna sig på stationen samtidigt.

Resans ursprung och destination

Trafikutredningen har även undersökt vilka områden av Gävle som kan tänkas använda Gävle Västra istället för Gävle Central. Utredningen visar att det är ca 30 procent av Gävles befolkning som får närmare till Gävle Västra än Gävle Central och det inom 2,5 kilometers resa med gång/cykel eller buss bor hela 13 800 personer. Merparten av dessa boende finns norr om Gävle Västra.

Baserat på RVU 2018 kommer den största utpendlingen från Gävle västra ske till Sandviken, Uppsala, Älvkarleby, Stockholm och Söderhamn. Den största inpendlingen kan baserat på SCB:s statistik antas ske från Sandviken, Älvkarleby, Tierp, Uppsala och Ockelbo.

Dimensionering

Trafikutredningen anger även att Gävle Västra behöver utformas med cirka 450 cykelparkeringsplatser, 150 bilparkeringsplatser och minst 4 platser för att hämta och lämna med bil och att dessa med fördel placeras på såväl norra som södra sidan av Gävle Västra.

Riktlinjer

Då flest personer som bedöms ha nytta av Gävle Västra bor norr om stationen behöver kommunen säkerställa en nordlig och sydlig entré till stationen

Då flest inpendlare bedöms ha Gävle Sjukhus som målpunkt behöver miljön mellan Gävle Västra och Gävle Sjukhus gestaltas så att det inbjuder till gång och upplevs kort

Förutsättningar för resandeutbyte

Det finns goda förutsättningar att skapa en kollektivtrafiknod vid Gävle Västra, där gång/cykel, biltrafik, stadsbussar och tåg möts och där man enkelt kan byta mellan transportslagen.

Gång- och cykeltrafik

Förbi området går idag två tydliga stråk, ett från Norrbågen till Sköterskevägen och ett från Sättras östra delar till Skånbergsleden.

Planförslaget innebär att en ny koppling mellan Gävle sjukhus och Sättra anordnas. Förslaget ligger mellan dagens resandeströmmar har goda förutsättningar för att bli en betydelsefull koppling mellan Sättra och Gävle Sjukhus. Genom denna koppling får Gävle Västra en nordlig entré som blir attraktiv för ca 10 000 personer för arbetspendling eller fritidsresor.

Riktlinjer

Kommunen ska verka för att plattformsförbindelsen vid Gävle Västra inte bara ansluter till perrongerna utan blir en sammankopplande länk mellan stadsdelar. Detta behöver tas vidare i kommande avtal mellan kommunen, regionen och Trafikverket

Kopplingen behöver vara tillgänglig och lätt att sköta och snöröja vintertid

Stadsbussar

I nuläget trafikeras området av fem stadsbusslinjer. Huvuddelen av trafiken går idag på Skånbergsleden från Sättra/Strömsbro/Hille, via sjukhuset och in mot centrum. Busslinjen från Hagaström går via Lexevägen och Sköterskevägen.

Planförslaget innebär att nuvarande linje 2, 3, 4, 12, 15, trafikerar det nya stationsläget Gävle Västra. Enligt regionens prognoser skulle detta innebära att en buss ansluter till Gävle Västra en gång var tredje minut dagtid, ca 700 bussar per dygn. Detta förutsätter goda hållplatslägen vid Gävle Västra och vid sjukhuset.

Planförslaget innebär vidare att dessa busslinjer kopplas genom sjukhusområdet via Sköterskevägen och vidare mot centrum. Dessa vägar ligger idag inom regionens fastighet på kvartersmark. Denna väg behöver breddas och omgestaltas till trädplanterad stadsgata och bli en del av stommen i trafikstrukturen. Sköterskevägen föreslås inte öppnas för biltrafik, utan fortsatt vara endast för bussar och utryckningsfordon.

Lexevägen föreslås få en ny dragning österut och möter Skånbergsleden i en cirkulationsplats. Vidare norrut går bussarna på en ny bro över Ostkustbanan och Hamnleden.

Riktlinjer

Kommunen behöver säkerställa nya kopplingar för kollektivtrafiken mellan Skånbergsleden och Sköterskevägen

Kommunen behöver säkerställa att Sköterskevägen kan trafikeras av genomgående buss- trafik. På sikt kan detaljplanen för sjukhuset behöva ändras och kommunen bli huvudman för de gator som bussarna trafikerar

Tillräckliga ytor säkerställas i kommande detaljplan för bussangöring med ett smidigt resandeutbyte

Tåg

Planförslaget innebär att samtliga trafikupplägg via Ostkustbanan och Bergslagsbanan samlas vid Gävle Västra. Detta innebär att X-trafikens tåg mot Bollnäs/Ljusdal och Söderhamn/Hudiksvall/Sundsvall kan angöra Gävle Västra. Utbyggnationen av Ostkustbanan till dubbelspår innebär även att fler tåg kan köras jämfört med dagens enkelspåriga järnväg. Tåg i Bergslagens tåg mot TiB Sandviken/Falun/Borlänge-Örebro/Mjölby och Avesta-Örebro/Hallsbergan angöra Gävle Västra via egna perronger samt Upptåget från Uppsala. Vidare utformas Gävle Västra för att fjärrtågen ska kunna stanna här. Detta kan innebära goda kopplingar på SJ:s regionalstågslinjer från Ljusdal – Stockholm, men även från Umeå/Sundsvall/Hudiksvall/Söderhamn – Stockholm.

Trafikupplägg kan förändras över tid, men planförslaget innebär att Gävle Västra ska kunna byggas ut med längre plattformar efter behov.

Riktlinjer

Kommunen rör inte över trafikeringen av Gävle Västra, men ska verka för att tågstationen utformas för så många trafikupplägg som möjligt

Kommunen ska i kommande detaljplanering säkerställa tillräckliga ytor för att plattformarna långsiktigt ska kunna förlängas

Expressbussar / Ersättningstrafik

Expressbussar som trafikerar E4 angör idag Gävle Bro. Dessa trafikupplägg är exempelvis Y-buss med trafikering längs E4 mellan Stockholm och Umeå och Härjedalningen med trafik mellan Stockholm och Härjedalen. Valet av Gävle Bro är gjort utifrån den smidiga av- och påfarten som finns där. Däremot är inte Gävle Bro integrerat med stadsbussarna, utan relativt svårt att nå utan egen bil.

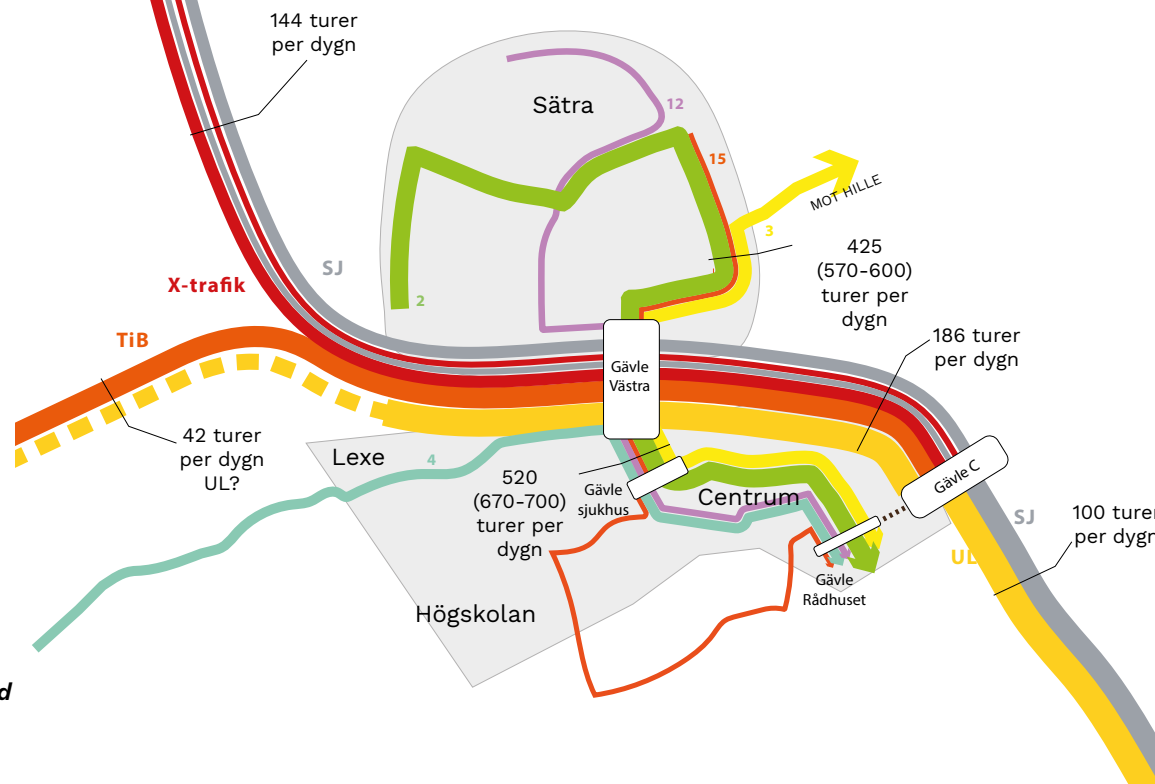
Vidare behöver det finnas möjlighet för en smidig hantering av tågersättningsbussar vid avbrott i tågtrafikeringen av Gävle Västra.

Planförslaget innebär att en yta norr om stationen anordnas i samband med Trafikplats Sätra som angöring från Hamnleden. Här kan parkering ske, men även utformas för bussangöring.

Riktlinjer

I kommande detaljplan och exploateringsprojekt behöver en bussangöring projekteras på norra sidan av Gävle Västra, denna kan med fördel ansluta mot trafikplats Sätra

TRAFIKUPPLÄGG GÄVLE VÄSTRA
SKISS 2020-03-27



Figur 34. Illustration över möjlig angöring av stadsbusslinjer och tågtrafikering vid Gävle Västra

Biltrafik

Genom planområdet är Lexevägen och Skånbergsleden de viktigaste vägarna för biltrafik. Hamnleden är en viktig länk mellan E4 och kommunens östra delar, däribland Stigslund, Hille och Norrlandet.

I målbilden för Gävle Västra formulerades en vision om att stationen skulle kunna avlasta Gävle Central och därmed också de centrala delarna av staden. Att det skulle vara smidigare och snabbare att hämta/lämna vid Gävle Västra, än att behöva ta bilen till de centrala delarna av Gävle.

Planförslaget innebär att angöring med hållbara transporter ska ha företräde på den södra sidan av Gävle Västra, däremot finns goda möjligheter att lösa en smidig angöring med bil på norra sidan från Hamnleden. Denna norra angöring skulle kunna formas med fokus på bilresenärer, medan den södra entrén utformas med fokus på bytet från buss till tåg.

Planförslaget innebär att Lexevägen omgestaltas och även förskjuts söderut. I kommande kvartersstruktur bildas ett finmaskigt vägnät som försörjer de olika kvarteren.

Planförslaget innebär även att Skånbergsleden byggs om, och får en ny bro i ett nytt läge.

Riktlinjer

I kommande detaljplan och exploateringsprojekt behöver en angöring för att hämta/lämna projekteras på norra sidan av Gävle Västra, denna kan med fördel ansluta mot trafikplats Sättra

Parkering

Dagens markanvändning består i största del av markparkering för regionens anställda. Planförslaget innebär att denna parkering samlas i en eller flera byggnader som skulle kunna ha flera funktioner och betjäna sjukhusets anställda, så väl som resenärer och boende/arbetande i föreslagen kvartersstad. Planförslaget innebär att en blandning av funktioner ska eftersträvas, vilket innebär att parkeringsgarage kan och bör ingå som en del av funktionerna i de kommande byggnaderna.

Parkering för resenärer med tåg anordnas vid den norra entrén till Gävle Västra. Plats för hämta/lämna finns på norra så väl som södra sidan.

Enligt genomförd trafikstudie krävs ca 450-800 parkeringsplatser för cykel och 150 – 250 parkeringsplatser för bilar.

Riktlinjer

Parkeringar bör i stor utsträckning utformas som laddplatser, där resenärer och besökare till sjukhuset eller kvarteren har möjlighet ladda elbilar. Vidare ska antalet parkeringsplatser leva upp till ambitionerna som finns för Gävle Västra, där ett hållbart resande i första hand ska gynnas

Parkeringsplatser för bilpool / car sharing / hyrbilar och andra innovativa bildelningstjänster bör ha en given och framskjuten plats vid den norra entrén

Teknisk försörjning El och fiber

Norr om järnvägen ligger en mottagningsstation för elkraft. Till anläggningen ansluter två 70 kV luftledningar som ägs av Vattenfall AB, som sedan fördelas till Gävle Energis 70 kV nät. Mottagningsstationen behöver flytta eftersom den nya Ostkustbanan ska byggas i nuvarande lokalisering. Det är befintlig anläggning som ska ersättas, det kommer inte att ske spänningsförändring genom transformation inom planområdet.

Ett nytt läge för mottagningsstationen redovisas i denna plan, läs mer under planförslag ovan. Koncessionsansökningar behövs för flytt av såväl luftledning som markförlagda kablar. Gävle Energi AB äger frågan om start av koncessionsärenden.

Planförslaget innebär en flytt av mottagningsstationen till ett nytt läge vid trafikplatsen mot E4. Vid tidpunkten för planprogrammet hade inte koncessionsarbetet startats och prövning av koncessioner ska följa gängse prövning enligt miljöbalken. I koncessionsprocessen ingår bland annat en miljökonsekvensbeskrivning med en lokaliseringsprövning. Den prövningen är inte gjord i detta program för detaljplan.

I övrigt innebär planförslaget att nya kvarter och ny bebyggelse enligt markanvändningskartan behöver anslutas till el och fiber. Omfattningen av detta avgörs i kommande planläggning.

Riktlinjer

Ianspråktagande av naturmark bör minimeras vid anläggande av mottagningsstation och tillhörande ledningsdragningar för att göra så lite negativ påverkan på grönområdena som möjligt

Fjärrvärme och fjärrkyla

Småhusområdena i Sättra är anslutna till fjärrvärmenätet. Gävle Sjukhus är anslutet till fjärrvärmenätet från Västra vägen, samt till ett eget reservkraftnät. I samma nät ingår även villabebyggelsen vid Södra brinken.

Planförslaget innebär att nya kvarter och ny bebyggelse enligt markanvändningskartan kan behöva anslutas till fjärrvärme och fjärrkyla. Omfattningen av detta avgörs i kommande planläggning.

Riktlinjer

Kommande kvarter med behov av tillförd värme kan med fördel anslutas till det kommunala ledningsnätet för fjärrvärme då detta är en uppvärmningskälla med låg klimatpåverkan

Vatten, spillvatten och dagvatten

All nuvarande bebyggelse inom och i anslutning till planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Verksamhetsområdet för dagvatten omfattar alla bebyggelseområden förutom Tolvfors herrgård och Tolvfors bruk. Huvudledning för vatten ligger i Lexevägen och rakt vidare österut mot Skånbergsleden. Sjukhuset ansluter med vattenledning från Skånbergsleden söder om Lasarettsvägen.

Huvudledningen för spillvatten ligger även den i Lexevägen och följer vattenledningen österut mot Skånbergsleden. Sjukhuset har spillvattenanslutning där Sköterskevägen i söder möter Västra vägen.

Planförslaget innebär att nya kvarter och ny bebyggelse behöver anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

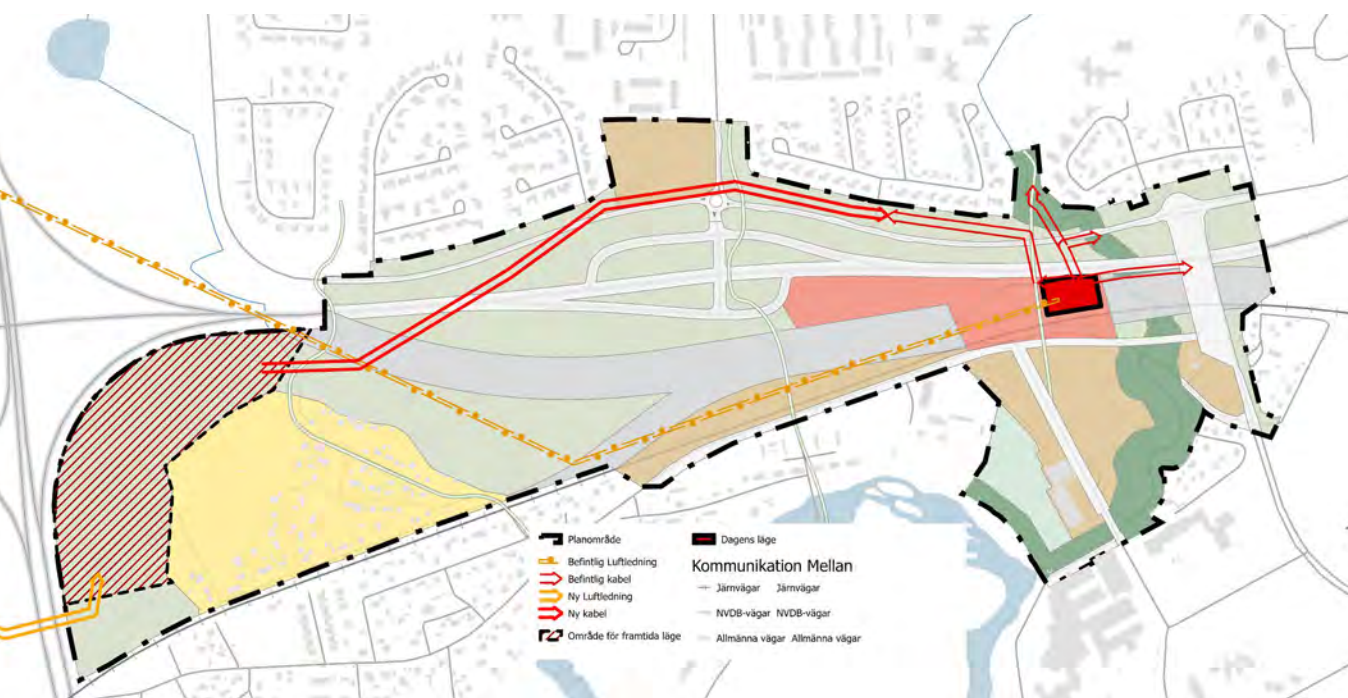
Riktlinjer

Kommande bebyggelse ska anslutas till det kommunala verksamhetsområdet för vatten, spillvatten och dagvatten

Avfallshantering

Placeringen av avfalls/återvinningsstationer behöver vara i närheten av huvudgata/opsamlingsgata för att minska transporterna i området. För att öka sorteringsgraden av avfall krävs att det ska vara enkelt att sortera. Utrymme i kvarterens byggnader och närhet till förpackningsinsamlingar är avgörande för sorteringsgraden.

De närmsta platserna för förpackningsinsamlingar vid Konsum i korsningen Skånbergsleden och Lasarettsvägen, och vid Hamnleden vid trafikplats Sättra. Platserna för förpackningsinsamlingar kan med fördel samlokaliseras med parkeringsanläggningar för att minska transport och underlätta för individen – det ska vara lätt att göra rätt.



Figur 35. Illustration över mottagningsstationens nuvarande läge, samt möjligt område för ny station. Placering av stationen avgörs av kommande detaljplan och koncessionsärenden



X-tåget

9047

Genomförande

Detta kapitel beskriver genomförandet av program för detaljplan, Gävle Västra. Den stadsutveckling som möjliggörs i planprogrammet kräver omfattande ny- och reinvesteringar i infrastruktur och utbyggnad av allmän plats. Kostnader för investeringarna ska fördelas mellan i första hand Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun. I senare exploateringar ska kostnaderna delas mellan de som har nytta av investeringarna, dvs fastighetsägare/byggherrar, kommunen och regionen. För att genomföra programmets intentioner kommer det att löpande krävas utredningsarbeten och uppstart av aktiviteter.

Tidplan

Nedan finns en grov tidplan för planeringsarbetet kring Gävle Västra.

- April 2021: Avsiktsförklaring sluts mellan Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun.
- Innan sommaren 2021: Program för detaljplan godkänns
- 2021 - 2024 Järnvägsplan, detaljplan och koncessioner för ledningar till/från mottagningsstationen tas fram.
- 2026: Ostkustbanan börjar byggas.

Trafikpusslet Gävle

I Gävle pågår 2020 – 2040 många infrastrukturprojekt för väg och järnväg som påverkar och påverkas av andra komponenter av staden. För att projekten tidsmässigt och resursmässigt kunna gå i takt med varandra har ett samverkansprojekt startats mellan Gävle kommun, Trafikverket och Region Gävleborg, som kallas ”Trafikpusslet Gävle”. En del av trafikpusslet är att se till att kommunal investering och planering startas och utförs i rätt tid.

Nationell och regional infrastrukturplan

I maj 2018 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden, 2018–2029. Infrastruktursatsningarna i planen ska bidra till en omställning till ett fossilfritt välfärdsland, ett Sverige som håller ihop, ett ökat bostadsbyggande och förbättrade förutsättningar för näringslivet. Rätt investeringar i transportinfrastrukturen bygger Sverige starkt och hållbart för framtiden. I juni 2020 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Planen är 12-årig och revideras vart fjärde år.

I den regionala infrastrukturplanen för 2018 – 2029 finns Gävle Västra med som utpekade åtgärdsområde.

Både den nationella och regionala infrastrukturplanen kommer att revideras under 2021 och nya planera antas under 2022. Då kommer mer specificerad finansiering av såväl Ostkustbanan samt Gävle Västra att fastslås, bland annat utifrån kommande avsiktsförklaringar och mer konkretiserat innehåll. En ny dragning av Bergslagsbanan kan även vara ett av de utpekade projekten i planen.

Program för detaljplan

Program för detaljplan är inte juridiskt bindande men visar en politisk inriktning om hur Gävle kommun vill utveckla området kring Gävle Västra. Programmet utgör beslutsunderlag och är vägledande vid kommande detaljplanering och tillståndsprövningar enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.

Markägande, markpolitik

Planprogrammets tidshorisont för genomförandet är 2040. Där kommunen äger marken kan kommunen också genom egna initiativ påverka genomförandet. Kommunens markägande består till största delen av markområdena norr om järnvägen. Trafikverket kommer efter antagen detaljplan och järnvägsplan att äga marken inom området avsett för järnvägsändamål.

- Bebyggelseutvecklingen norr om spårområdet samt väster om stationsområdet styrs av kommunen som är markägare i detta område.
- Den föreslagna bebyggelseutvecklingen mellan spårområdet och sjukhuset är beroende av Region Gävleborgs initiativ- och genomförandevilja.
- Kommunala markförvärv kan bli nödvändiga för att säkerställa utbyggnaden av infrastruktur och för att styra genomförandet i rätt riktning i de fall exploatering inte sker genom privata initiativ.
- Kommunen har rätt att förvärva enskild mark som i kommande detaljplaner regleras till allmän plats eller för allmänna byggnader, till exempel utrymmen för gator, parker med mera.
- Exploatörer kommer genom samarbetsavtal eller exploateringsavtal åläggas att delta i kostnader för genomförandet.

Etappindelning

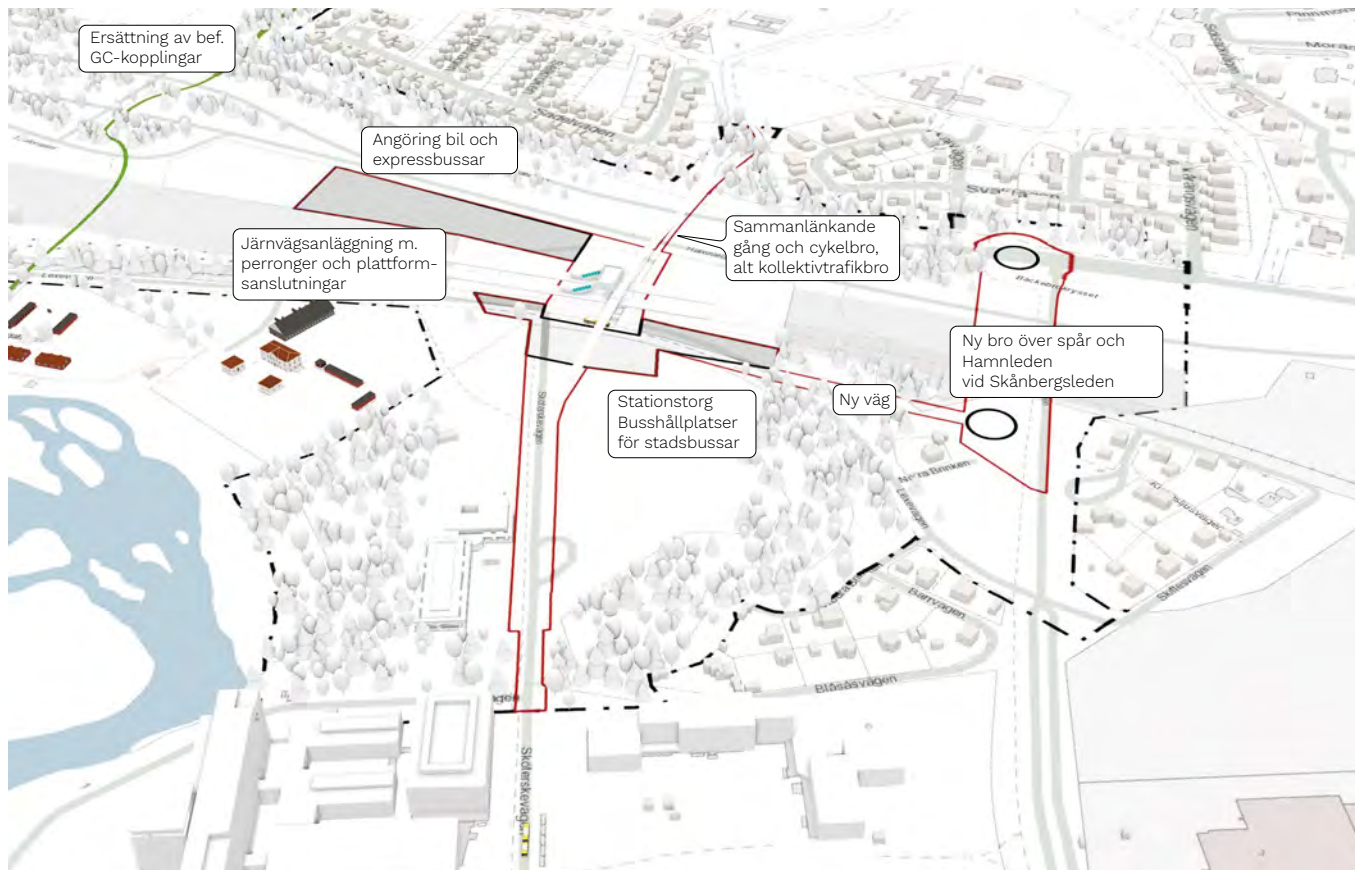
I kartorna nedan visas de olika etapperna för utbyggnad av allmän plats inom planområdet fram till år 2040.

Indelningen och utbyggnadstakten kan påverkas av många faktorer såsom konjunkturläget, trender och utmaningar i samhället. Den etappvisa utbyggnaden utgår ifrån att prioriteten ligger på att bygga en fungerande station och med angöringsmöjligheter för samtliga trafikslag där hållbara transporter är prioriterade och angränsande kvartersmark anpassas utifrån detta.

Etapperna kan delvis komma att överlappa varandra i tid. En del åtgärder kommer att vara en del av järnvägsplanen. Avsikten är att utbyggnaden av allmän plats huvudsakligen kommer att ske inom ramen för ett antal kommunala genomförande- eller exploateringsprojekt.

Mottagningsstation

För att rymma nya spår norr om den befintliga Bergslagsbanan behöver nuvarande mottagningsstation flyttas. Koncessioner för luftledning och markförlagd ledning behövs samt detaljplan och bygglov för mottagningsstation. Gävle Energi driver frågan tillsammans med Vattenfall AB som är ägare av luftledningen som ansluter till mottagningsstationen. Trafikverket finansierar flytt av kablar och mottagningsstation.

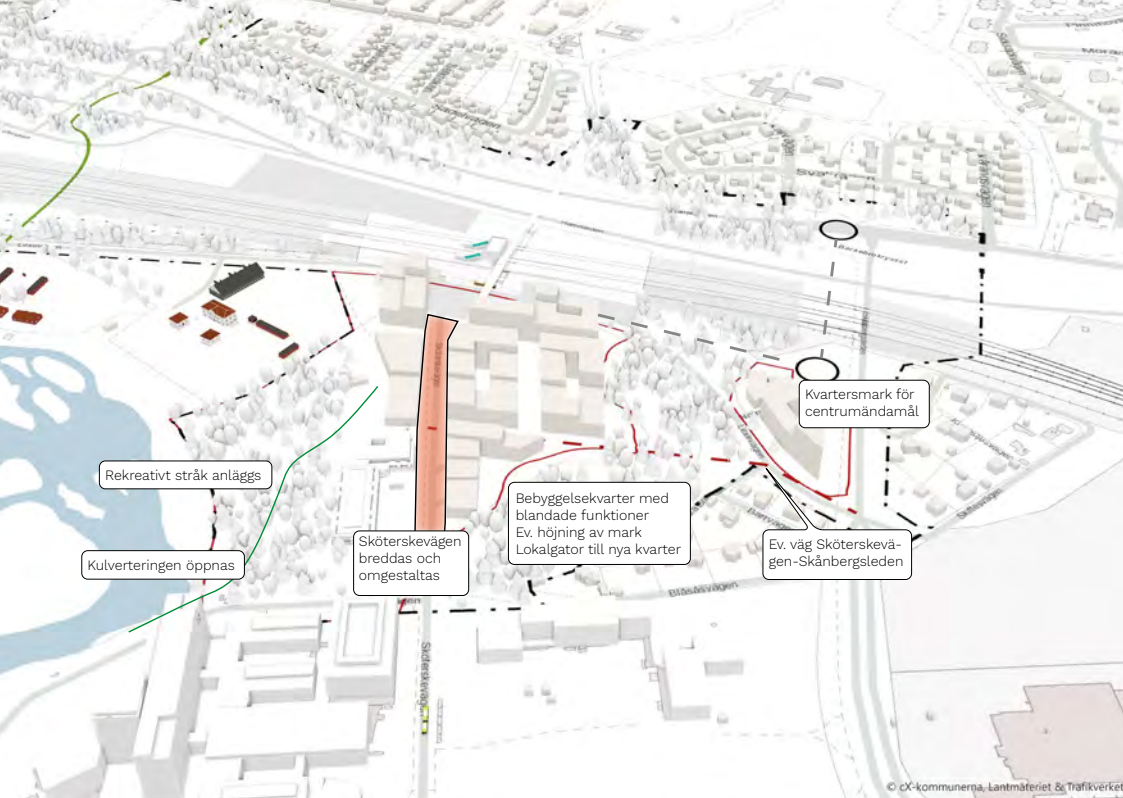


Figur 36. Illustration över etapp Stationsområde, som visar ingående delar i etappen. Exakt placering av stationsbyggnad och perronger avgörs i järnvägsplanen och detaljplanen för stationsområdet

Etapp Stationsområde Gävle Västra

Etappen omfattar detaljplan och exploateringsprojekt för:

- Ny bro Skånbergsleden
- Järnvägsanläggning inklusive perronger och plattformsanslutningar
- Stationsbyggnad
- Sammanlänkande gång och cykelbro mellan Gävle Sjukhus och Sätra, alternativt bussbro mellan Lexevägen och Sätrahöjden (Beror på etapp "Kvarter vid Helikopterplattan")
- Sköterskevägen byggs om för att klara ökad kollektivtrafik.
- Stationstorg
- Busshållplatser för stadsbussar
- Nya gång- och cykelkopplingar vid Trafikplats Sätra, samt vid Lilla Lexe.
- Angöring express- och tågersättningsbussar.
- Parkering för cykel och bil
- Lexevägens omgestaltning ev. omdragning.
- Ny väg mellan Lexevägen och Skånbergsleden

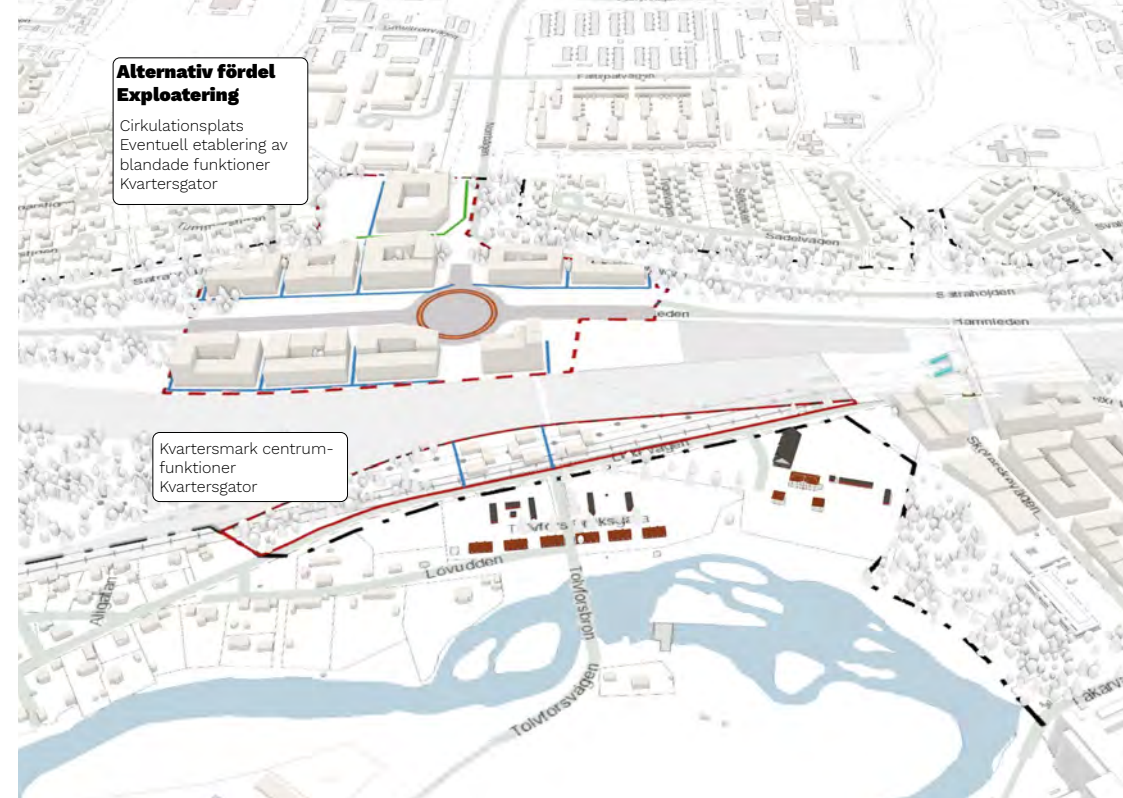


Figur 37. Illustration av etappen "Kvarter vid helikopterplattan"

Etapp Kvarter vid helikopterplattan

Etappen omfattar detaljplan och exploateringsprojekt för:

- Eventuell höjning av marken för att möjliggöra bussbro över till Sättra.
- Bebyggelsekvarter blandade funktioner
- Sköterskevägens breddning och omgestaltning
- Ny väg mellan Sköterskevägen och Skånbergsleden
- Lokalgator till nya kvarter
- Borttagande av kulvertering av Bäckebröbacken söder om Infektionskliniken
- Rekreativa stråk längs Gavleån samt Bäckebröbacken
- Kvartersmark vid Skånbergsleden



Figur 38. Illustration av etappen "Trafikplats Sättra", som är ett alternativ som finns i samrådet

Etapp Trafikplats Sättra

Etappen omfattar detaljplan och exploateringsprojekt för:

- Cirkulationsplats vid Hamnleden (kräver separat vägplan)
- Kvartersmark vid Sättrahöjden samt mellan hamnleden och ny Ostkustbana.
- Ny gång- och cykelpassage Hamnled samt anslutning till Sättrahöjden
- Eventuell justering av gång- och cykelpassage Hamnled samt anslutning till Sättrahöjden.

Etapp Tolvforsbruk

Etappen omfattar detaljplan och exploateringsprojekt för:

- Kvartersmark vid Lexevägen delvis på mark där tidigare Bergslagsbanan legat.
- Kvartersgator som behövs för kvarteren
- Eventuell justering av gång- och cykelväg under järnvägen som ansluter till Tolvforsvägen.

Villabebyggelse i Lilla Lexe.

Etappen omfattar detaljplan och försäljning av mark för:

- Ett tiotal villatomter i anslutning till befintliga villagator.

Avtal

Avtal mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg

Många av satsningarna inom vad som kallas Trafikpusslet Gävle och som kommer att påverka utvecklingen av Gävle, är en del av regeringens satsning för hållbara städer. Gävle kommun har ingått ett avtal med staten som innebär att kommunen ska bygga en ny hållbar stadsdel i Näringen och planera för ett nytt verksamhetsområde i Tolvforsskogen. Staten har förbundit sig att bygga Ostkustbanan, Gävle Västra och andra åtgärder som följer med detta. Region Gävleborg har i samma avtal förbundit sig att vara med att bygga tågstationen vid Gävle Västra.

Avtal mellan Gävle kommun, Trafikverk och Region Gävleborg

Avsiktsförklaring

Ansvar för genomförandet av Gävle Västra vilar framförallt på Trafikverket, Gävle kommun och Region Gävleborg. Dessa tre parter kommer att teckna en s.k. avsiktsförklaring i samband med godkännandet av detta program för detaljplan. Avsiktsförklaringen identifierar viljan till samarbete och vilka delar av i genomförandet som samarbetet gäller. Här kan även en preliminär inriktning och omfattning av ingående finansiering/medfinansiering ligga och villkoren, formerna och tidplan för fortsatt samverkan rörande utpekade objekt.

Program för detaljplan identifierar att samverkan behöver ske gällande (Ytterligare punkter kan tillkomma, och vissa punkter kan falla bort i kommande samtal och förhandlingar)

- Den gemensamma målbilden och vad respektive part önskar åstadkomma med Gävle Västra
- Plattformsförbindelse och en koppling mellan Gävle Sjukhus och Sättra
- Plattformsförbindelsens angöring till allmän platsmark
- Lexevägens och Sköterskevägens omgestaltning samt säkra kollektivtrafikens passage genom sjukhusområdet
- Gestaltningprogram för stationsbyggnaden, som ska kopplas till kommunens arkitekturpolicy och regeringens ambitioner som beskrivs i "Gestaltad livsmiljö"
- Åtgärder för att kompensera ingrepp i den gröna Hagaströmskilen.

Gävle kommun har inte för avsikt att godkänna program för detaljplan för Gävle Västra innan avsiktsförklaringen är undertecknad av samtliga parter.

Samverkansavtal

När Avsiktsförklaringen finns på plats bör ett samverkansavtal tecknas mellan kommunen, Trafikverket och Region Gävleborg. Avtalet reglerar en samverkan för att lösa ett identifierat behov där finansieringen sker utifrån anläggningens ägaransvar, att varje part gör sin del i sin anläggning, eventuellt att Trafikverket gör åtgärder i annans anläggning om det är nödvändigt.

Det kan handla om att detaljplaner behöver tillkomma/ändras, kommunala vägar som behöver justeras eller att kommunen passar på att göra något i sin egen anläggning som behöver samordnas. I avtalet förtydligas ägaransvar, finansiering och genomförandeansvar.

Program för detaljplan identifierar att avtalet bland annat bör reglera: (Ytterligare punkter kan tillkomma, och vissa punkter kan falla bort i kommande samtal och förhandlingar)

- Ombyggnation av Skånbergsleden och ny bro.
- Koppling mellan Gävle Sjukhus och Sättra
- Finansiering av detaljplaner Gävle C – Skånbergsleden och Skånbergsleden – E4
- Frågor kopplat till markutbyte mellan Trafikverket, Gävle kommun och Region Gävleborg.
- Rivning/sanering och överlåtande av mark där tidigare Bergslagsbanan gått.

Medfinansieringsavtal

I Gävle Västra kan ett medfinansieringsavtal också behöva tecknas. Här handlar det om att delar i den statliga anläggningen ska medfinansieras av annan part, dvs att den statliga anläggningen anpassas/förbättras utifrån den externa partens önskemål och anses då som tillägg. Detta går att göra som en hel eller delvis medfinansiering av en särskild åtgärd. Avtalet reglerar detaljerna avseende finansieringens uppdelning, ansvar och innehåll. Oftast skrivs ett medfinansieringsavtal ihop med ett samverkansavtal, det benämns då Samverkans- och medfinansieringsavtal.

Gävle kommun har inte för avsikt att anta kommande detaljplan för järnväg och stationsområde innan samverkansavtal och medfinansieringsavtal är undertecknad av samtliga parter.

Genomförandeavtal

Inför själva genomförandet kan det bli aktuellt att teckna ett genomförandeavtal om vissa detaljer kring genomförandet behöver förtydligas/kompletteras mer i detalj. Detta avtal tas fram av projektorganisationen som har uppdraget att utföra åtgärden. Avtalet ska inte reglera finansiella frågor – endast genomförandefrågor, såsom markåtkomst, tidplaner etc.

Gävle kommun anser att ett genomförandeavtal är nödvändigt för att tydliggöra tidplan och samverkan under själva genomförandet för att säkerställa ett samtidigt färdigställande. För regionens del är det bra att även delar kopplat till ombyggnationen av Gävle sjukhus vägs in, då även detta har en samlad påverkan i området.

Avtal mellan Gävle kommun och exploatörer Markanvisningsavtal

Markanvisningsavtal är ett avtal som skrivs när kommunen avser att överlåta kommunalägd mark till en byggherre. Avtalet är en option om en framtida marköverlåtelse/ försäljning. Markanvisning definieras i plan- och bygglagen som ”en överenskommelse mellan en kommun och en byggherre som ger byggherren ensamrätt att under en begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för bebyggande”. Ett markanvisningsavtal är ett led i en fastighetstransaktion och därför kan kommunen ställa relativt långtgående krav för att köparen ska få förvärva marken. Det innebär att kommunen i samband med en markanvisning kan ställa fler krav än i fråga om exploateringsavtal, där kommunen bl.a. är begränsad av nödvändighets- och rimlighetsrekvisitet i 6 kap. 40 § plan- och bygglagen (PBL). Markanvisningsavtalet reglerar byggherrens åtagande avseende allmän plats, gemensamma anläggningar såsom gator, torg, parker, vatten, avlopp etc. Se vidare Gävle kommuns riktlinjer för Markanvisningsavtal. (länk)

Exploateringsavtal och samfinansiering genom exploateringsbidrag

Exploateringsavtal är ett civilrättsligt avtal om exploatering av mark som inte ägs av kommunen. I avtalet regleras bland annat exploatörens åtaganden att vidta eller bekosta åtgärder som krävs för utbyggnad av allmän plats, s.k. exploateringsbidrag. Ett exploateringsbidrag kan exempelvis vara anläggandet av gator, vägar, anläggningar för vattenförsörjning eller avlopp. Sådana åtgärder ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras och stå i rimligt förhållande till exploatörens nytta av detaljplanen. Ett exploateringsavtal får inte avse ersättning för åtgärder som har vidtagits före avtalets ingående i andra fall än när detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad, vilket följer av 6 kap. 42 § PBL. Undantaget avseende etappvis utbyggnad kommer att användas vid utbyggnaden av allmän plats inom programområdet för Gävle Västra. Detta innebär att exploatörer inom programområdet kan belastas med kostnader för utbyggnad av allmän plats, även om utbyggnaden skett innan exploateringsavtal skrivs med exploatören. Vid tillämpning av undantaget för etappvis utbyggnad krävs emellertid fortfarande att de åtgärder som vidtagits, som exploatören ska bekosta, ska vara nödvändiga för genomförandet av exploatörens detaljplan samt att åtgärderna ska stå i rimligt förhållande till exploatörens nytta av detaljplanen. Begreppet ”nödvändiga åtgärder” omfattar, utöver åtgärder inom ett specifikt detaljplaneområde, även andra åtgärder som är direkt föranledda av detaljplanen. Exempelvis kan åtgärder behöva vidtas för att säkerställa säker och effektiv trafik eller i övrigt tillgodose behovet av teknisk infrastruktur. Kommunens möjligheter att reglera kostnad för utbyggnad av allmän platsmark i exploateringsavtal regleras i 6 kap. 39–42 §§ PBL.

Gävle kommun kommer att använda möjligheten till etappvis utbyggnad och samfinansiering genom exploateringsbidrag av allmän plats vid utvecklingen vid Gävle Västra, enligt bland annat PBL 6 kap. 40§ och 42§. I lagförarbetena står att etappvis utbyggnad ska kommuniceras i planprogram och riktlinjer för exploateringsavtal. Se vidare Gävles riktlinjer för exploateringsavtal.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och regioner kan söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Syftet med satsningen är att främja hållbara stadsmiljöer genom att ge stöd som leder till en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik och hållbara godstransportlösningar.

Kommunen noterar att Gävle Västra är en åtgärd som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik och cykeltrafik och att kommunen bör utreda förutsättningarna för ansökningar i och med den nya nationella planen och om möjligt ansöka om stadsmiljöavtal i senare skede.

Exploateringsekonomi

Behoven av investeringar i allmän plats finns beskrivet i planförslaget. Utbyggnaden av kvarteren behöver samordnas med investeringar i allmän plats. Kostnaderna för investeringar i allmän plats kommer att fördelas mellan kommunen, regionen och exploatörerna inom området. Kostnadsfördelningen baseras på den nytta respektive exploatör får av utbyggnaden av allmän platsmark. När exploatör och kommun är överens sluts exploateringsavtal. Ett exploateringsavtal ska vara påskrivet innan en detaljplan antas. Vid svårigheter att enas mellan kommun och exploatör kring kostnadsfördelningen kan en oberoende värdering tas fram för att säkerställa en rättvis kostnadsfördelning.

Kostnadsposterna som ingår i allmän plats inom program för detaljplan Gävle Västra, framgår av ovanstående karta.

- Lexevägen och Sköterskevägen omvandlas till alléplanterade stadsgator med gång- och cykelväg och dagvattenhantering.
- Ny väg mellan Sköterskevägen och Skånbergsleden.
- Ny gång- och cykelkoppling i Sköterskevägens förlängning med anslutning till gång- och cykelväg längs Sätrahöjden.
- Gång- och cykelbro över Bäckebröbacken samt anslutande gång- och cykelväg till Sätrahöjden.
- Rekreativa stråk läng Gavleån och Bäckebröbacken
- Kvartersgator till nya kvarter
- Borttagande av kulvertering av Bäckebröbacken i söder.
- Kompensationsåtgärder för områden som utpekats som värdefull natur enligt kommunens riktlinjer kompensationsåtgärder.

Hantering av gällande detaljplaner Gällande detaljplaner inom planområdet

En detaljplan från 1992 gäller för Tolvforsbruk och Tolvfors Herrgård. Kvarteren har användningen BQ-Bostäder, djurhållning, kulturresevat. Området vid Gavleån är planlagt som natur.

För området mellan Sjukhusområdet och Bergslagsbanan, samt mellan Bergslagsbanan och Sätra gäller stadsplan från 1972, planen anger markanvändningen A-område för allmänt ändamål för större delen av området mellan Bergslagsbanan och sjukhuset. Mot Bäckebröbacken är området planlagt för park eller plantering. Norr om Bergslagsbanan är området upp till bebyggelsen i Sätra planlagt för park eller plantering, område för anläggning till skydd för trafikbuller finns markerat.

För att genomföra förslagen i programmet behöver nya detaljplaner tas fram. Högsta prioritet är att skapa en ny detaljplan för mottagningsstationen och för järnvägen och stationsområdet.

För sjukhusområdet pågår ett detaljplanearbete för att möjliggöra en utbyggnation av Gävle Sjukhus. Planprogrammets plangräns överlappar vid infektionsbyggnaden och parken därbakom, men markanvändningen är den samma i detaljplaneförslaget som i program för detaljplan.

Kostnader och intäkter

Gävle kommun har under planarbetet bedömt kostnader och intäkter kopplat till planprogrammet. Kostnaderna baseras på tidigare erfarenheter av investeringar i allmän plats, men även försäljning av kommunal mark. Alla bedömningar är grova och ska ses som en fingervisning avseende kostnader och intäkter för planprogrammets etapper.

Etapp Stationsområde Gävle Västra

De kommunala kostnaderna för allmän plats inom den första etappen har bedömts till mellan 200 – 250 mkr i det fall kopplingen mellan Sättra och Gävle Sjukhus utgörs av en gång- och cykelbro.

Väljs alternativ med kollektivtrafikbro bedöms kostnaden fördubblas.

Intäkter för etappen kommer främst från försäljning av mark samt de mer generella vinster som regionförstoringen innebär för bland annat Gävles arbetsmarknad som helhet.

Etapp Kvarter vid helikopterplattan

De kommunala kostnaderna för allmän plats i denna etapp bedöms uppgå till 10 – 15 mkr för nya kvartersgator.

Alternativet med en ytterligare koppling till Skånbergsleden, för att separera biltrafik från busstrafik, innebär en fördyring fördyring på ca 40 procent.

Utöver detta tillkommer investeringar i kommunalt vatten och avlopp som finansieras via anslutningsavgifter.

Kommunen har inga intäkter för försäljning av mark inom området, men bedömer att försäljningsvärdet med blandad bebyggelse ligger mellan 180 - 210 mkr.

Etapp Trafikplats Sättra

Planprogrammet identifierar ett alternativ att bebygga området vid trafikplats Sättra och har tidigare i dokumentet beskrivit konflikten mellan att bevara den gröna kilen och exploatering. En eventuell etablering vid trafikplats Sättra förutsätter att kommunen finansierar en ny vägplan för åtgärden på Hamnleden, samt att Trafikverket godkänner åtgärden på sin väg. Kommunen bedömer att kostnaden för åtgärden ligger mellan 60 – 90 mkr. Vidare krävs nya kvartersgator och iordningsställande av övrig allmän plats för ytterligare mellan 25 – 30 mkr, vilket ger en total bedömd investering på 95 – 120 mkr för etappen.

Kommunen har intäkter för försäljning av mark som bedöms vara mellan 100 – 160 mkr, vilket är en förutsättning för genomförbarheten av etappen. Denna etapp är den enda etapp där kommunen har möjlighet att väga kostnaderna för investeringar i allmän platsmark mot försäljning av mark.

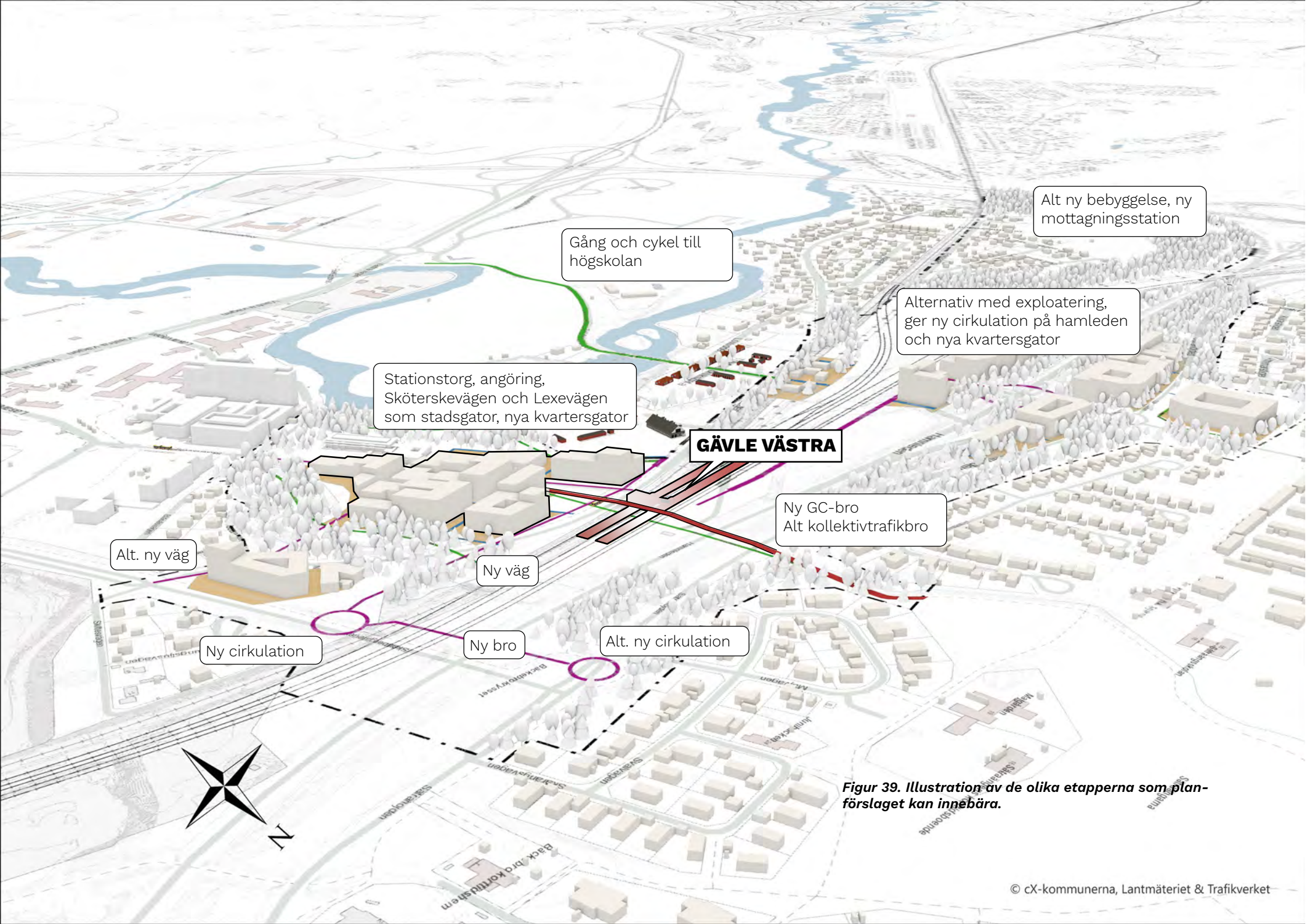
Etapp Tolvforsbruk

Etappen innebär mindre investeringar i kvartersgator motsvarande 2,5 – 3,5 mkr.

Kommunens intäkt förutsätter att Trafikverkets fastighet regleras till kommunen och bedöms grovt inbringa 20 - 50 mkr vid försäljning.

Villabebyggelse i Lilla Lexe

Kommunen inbringar mindre intäkter när eventuell mark försäljs och har inga betydande investeringar i denna etapp.



Gång och cykel till högskolan

Alt ny bebyggelse, ny mottagningsstation

Alternativ med exploatering, ger ny cirkulation på hamleden och nya kvartersgator

Stationstorg, angöring, Sköterskevägen och Lexevägen som stadsgator, nya kvartersgator

GÄVLE VÄSTRA

Ny GC-bro
Alt kollektivtrafikbro

Alt. ny väg

Ny väg

Ny cirkulation

Ny bro

Alt. ny cirkulation

Figur 39. Illustration av de olika etapperna som planförslaget kan innebära.

Konsekvenser

Att anlägga en ny tågstation som Gävle Västra får konsekvenser för såväl människor, djur, natur och ekonomi.

Utredning om betydande miljöpåverkan

För detta program för detaljplan har ingen miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Det underlag som ligger till grund för planförslaget redovisas i dokumentet och riktlinjer för fortsatt arbete slås fast. Kommunen har i dialog med länsstyrelsen kommit fram till att planprogrammets övergripande nivå gör det svårt att bedöma de konkreta miljökonsekvenserna i detta skede. Istället ska miljökonsekvensbeskrivningar göras i järnvägsplanen för Ostkustbanan och i kommande detaljplaner för järnvägen, stationen och övriga exploateringar som innebär betydande miljöpåverkan.

Klimatneutralitet

Byggandet av en ny Ostkustbana med stor kapacitet ger nationella och regionala fördelar för hållbara transporter av både människor och gods vilket bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Trafikverket ska minska klimatpåverkan från byggande och underhåll i infrastrukturen och vara klimatneutral senast 2045. Trafikverket ställer krav på att klimatkalkyler ska göras i alla investeringsprojekt med en total kostnad på över 50 miljoner kronor.

Gävle kommun har som mål att vara klimatneutrala år 2035. Rätt utformad kan Gävle Västra underlätta användningen av hållbara transportmedel och överbrygga de hinder som idag ger bilen fördelar vid val av transportslag. Detta kräver att Gävle Västra sammankopplas med Sättra genom hållbara transportslag, och att stationsområdet utformas så att resandeutbytet kan bli så effektivt som möjligt. Vidare krävs att Region Gävleborg lägger om sina busslinjer, samt presterar en trafikering som ligger i linje med de prognostiserade värdena.

Lokal klimatpåverkan vid byggnationer av kvarter och allmän plats inom planområdet riskerar att få negativ klimatpåverkan beroende på bland annat val av material, byggteknik, energibehov i nya byggnader. Krav på hållbara transporter till och från stationen samt inom planområdet är också av vikt för att lyckas minimera klimatpåverkan i området. För att uppnå klimatneutralitet krävs en stark målbild och reglering av vad som får byggas inom området framförallt vad gäller att minska behovet av energi och val av material. Politiskt beslut om att området ska bli klimatneutralt behövs i kombination med upprättande av klimatbudget med kontinuerlig uppföljning.

Konsekvenser för näringslivet

Sedan oktober 2020 ska en näringslivsanalys göras i samband med översiktlig planering.

Gävle Västra innebär att en ny knutpunkt för kollektivtrafik kan skapas i Gävle. Inom planområdet finns idag inga större etablerade kontor, affärslokaler eller likande. Dagens markanvändning är främst kopplad till den gröna kilen, befintliga bostäder och herrgårdsmiljö, markparkering och helikopterplatta som funktioner för Gävle Sjukhus.

Planförslaget innebär en vision att tillvarata den potential i form av regionförstoring som Gävle Västra innebär, genom att skapa förutsättningar för att omvandla området från markparkering till kvartersbebyggelse för en mängd olika verksamheter och funktioner, allt från sjukvårdsändamål till bostäder.

Konsekvenserna för näringslivet kan därmed sammanfattas positiva. Området bedöms bli attraktivt att etablera sig i, inte minst för aktörer som är verksamma inom hela Gävleborgsregionen, eller som vill etablera sig i ett läge där förutsättningar för inpendling är goda.

Konsekvenser för barn

Planförslaget har tydligt fokus på ett resande som är tillgängligt för barn, där planförslaget stärker gång- och cykelkopplingarna mellan Sättra och övriga delar av staden. Detta överbrygger de barriärer som redan idag finns i området, och som förstärks när Ostkustbanan passerar området. Vidare tillgängliggörs Gävle Västra för många av stadens busslinjer, vilket ger barn en bättre tillgång till en tågstation jämfört med idag.

Sammanfattande tabell

I nedanstående tabell sammanfattas konsekvenser utifrån fyra olika steg. Mörkgrön färg visar stark positiv påverkan. Ljusgrön färg visar svagt positiv påverkan. Ljusröd färg visar svag negativ påverkan och mörkröd färg visar stark negativ påverkan. I text beskrivs vilka aspekter som framförallt har varit avgörande för bedömningen av respektive ämnesområde. Som jämförelse finns ett framskrivet nuläge vilket innebär att Ostkustbanan och stationen anläggs i ett så kallat grundutförande, men att ingen annan markanvändning ändras i närområdet.

Ekologiska konsekvenser	Framskrivet nuläge	Planförslag	
Naturmiljö	Konsekvenserna för naturmiljön blir negativa inom planområdet eftersom en av stadens gröna kilar "Hagströmskilen" blir svagare som länk för både växt- och djurlivet. Spårkorridoren går rakt igenom värdekärnor för biologisk mångfald.	<p>Samma påverkan som Framskrivet nuläge, samt:</p> <p>Kulverteringen av Bäckebackens möte med Gavleån kan tas bort vilket ger ett öppet vatten med positiva konsekvenser för djur och växtlivet i området.</p>	Med exploatering vid infart till Sätra: Då nya kvarter skapas tas naturmark i anspråk vilket ytterligare påverkar naturmiljön i området negativt. Gröna inslag i det som byggs inom kvarter och på allmän plats är viktigt för att minska den negativa påverkan.
Miljö	<p>I ett nationellt och regionalt perspektiv blir miljöpåverkan positiv då en ny Ostkustbana främjar hållbara transporter i framtiden.</p> <p>Lokalt för planområdet ger en ny Ostkustbana negativa konsekvenser för miljön med tanke på ökat buller, farligt gods och risker kopplat till järnvägstransporter och närheten till kommunens dricksvattentäkt.</p>	<p>Samma påverkan som Framskrivet nuläge, samt:</p> <p>Ny bebyggelse som planeras i området ska följa de riktlinjer som finns för buller, farligt gods, elektromagnetisk strålning och risker. Särskild hänsyn behöver tas till Gävle-Valboåsen för att säkerställa att byggnationer och grundläggning i området inte påverkar dricksvattentäkten. Stabilitets- och sättningsrisker behöver hanteras vid exploatering i planområdets sydöstra del.</p>	

Starkt negativ	Svag negativ	Svagt positiv	Starkt positiv

Sociala konsekvenser	Framskrivet nuläge	Planförslag	
<p>Tillgänglighet med hållbara transporter</p>	<p>Regionalt och nationellt förbättras tillgängligheten med hållbara transporter med den nya Ostkustbanan.</p> <p>Lokalt på platsen försämras tillgängligheten då ytterligare spår bildar en barriär i området söder om Hamnleden. Även om passager som finns idag ersätts med nya blir dessa längre. Fler människor ska till och från stationen. Obebyggd mark intill stationen gör att avstånden känns längre och försämrar den upplevda tillgängligheten med hållbara transporter till platsen.</p>	<p>Tillgängligheten till stationen med hållbara transporter och för människor med funktionsnedsättning främjas av att kommunen kompletterar platsen med ny allmän plats och att nya kvarter byggs i området intill stationen. Stadens kollektivtrafik möter stationen i gena kopplingar och i en tillgänglig och effektiv bytespunkt.</p> <p>Sköterskevägen blir en ny länk för lokalbusstrafiken och gång- och cykelkopplingar till Sätra, högskolan och Sjukhuset ger positiva konsekvenser för tillgängligheten.</p>	
<p>Trygghet</p>	<p>Befintliga tunnlar under järnvägen blir längre. Fler människor kommer att vistas i stationens närområde men omgivningen är obebyggd och rörelsestråken är separerade från bebyggelse. Känslan av avskildhet gör att otryggheten i området ökar.</p>	<p>I planförslaget kompletteras stationen med nya gator, torg och gång- och cykelstråk som kantas en bebyggelse med blandat innehåll.</p>	
<p>Barnperspektiv</p>	<p>En bredare spårkorridor som försämrar kopplingar mellan Sätra och staden samt en ny station som inte ansluter till en ny gestaltad livsmiljö får negativa konsekvenser för barnen, såväl till- och frånresande samt de som passerar platsen.</p>	<p>I planförslaget föreslås nya trygga och gena kopplingar under spåret som kopplas till stadens gång-, cykel och bilnät. Ett torg planeras vid stationen. Detta ska utformas så att det ska vara tryggt och roligt för barn att uppehålla sig i stationens närområde.</p>	
<p>Kulturmiljö</p>	<p>Den nya stationen med perronger/väderskydd och angöring till perronger byggs i direkt anslutning till byggnadsminnesområdet i Tolvfors. Gestaltningen av järnvägsanläggningen samt eventuella bullerskydd blir avgörande för hur stora konsekvenserna blir för kulturmiljövårderna.</p>	<p>Samma påverkan som Framskrivet nuläge samt:</p> <p>Nya kvarter och anläggningar gestaltas med utgångspunkt från att minimera negativa konsekvenser för kulturmiljövårderna.</p>	<p>Med exploatering vid infart till Sätra:</p> <p>Omgestaltning av trafikplatsen med en cirkulationsplats kan påverka riksintresset för kulturmiljövårderna.</p>

Friluftsliv	<p>Ny mottagningsstation placeras intill E4 vid en motionsslinga som används av de närboende i Lilla Lexe.</p> <p>Befintliga stigsystem mellan Lexe och Sätra påverkas av den nya spårdragningen genom området.</p> <p>Ny sträckning av Ostkustbanan påverkar friluftslivet i ett större område då befintlig skogsmark väster om Sätra passeras av ny Ostkustbanan.</p>	<p>Samma påverkan som framskrivet nuläge.</p>	<p>Med exploatering vid infart till Sätra:</p> <p>Föreslagen kvartersmark möjliggör för fler invånare samt arbetstagare i kommunen.</p> <p>Kvartersmark som kommunen äger ger intäkter i projektet när marken säljs.</p>
Ekonomiska konsekvenser	Framskrivet nuläge	Planförslag	
Kommunal ekonomi	<p>Ett ytterligare stationsområde innebär svagt negativa konsekvenser för kommunalekonomin inom planområdet då kommunen behöver bygga ut allmän plats intill stationen utan att ha intäkter i området i form av försäljning av kommunal mark.</p> <p>I ett större perspektiv kan en ytterligare station ändå få positiva konsekvenser för kommunalekonomin då det blir enklare att nå stadens västra delar med tåg.</p>	<p>Samma påverkan som framskrivet nuläge.</p>	<p>Med exploatering vid infart till Sätra:</p> <p>Föreslagen kvartersmark möjliggör för fler invånare samt arbetstagare i kommunen.</p> <p>Kvartersmark som kommunen äger ger intäkter i projektet när marken säljs.</p>
Näringsliv	<p>Ett nytt stationsläge utan kringliggande kvarter för ett utvecklat näringsliv. Svag negativ påverkan på näringslivet då Gävle som stad hamnar efter i konkurrensen mot andra jämbördiga städer.</p>	<p>Samma påverkan som framskrivet nuläge.</p>	<p>Med exploatering vid infart till Sätra:</p> <p>Nya kvarter föreslås som kan innehålla diverse lokaler för ett växande näringsliv intill en ny tågstation och ett Regionssjukhus, samt med gen koppling till Högsolan.</p>