

## Samhällsplanering och infrastruktur

Gävle kommun  
kommunstyrelsen@gavle.se

### Samråd - Program för detaljplan Gävle Västra - ny tågstation vid Gävle Sjukhus

#### Sammanfattning

Region Gävleborg har getts möjlighet att yttra sig om Gävle kommuns förslag till planprogram för Gävle Västra som är utställd till samråd 22 februari – 22 mars 2021. Region Gävleborg har fått förlängd svarstid till den 9 april.

Region Gävleborg yttrar sig över kommuners översiktsplaner utifrån det regionala utvecklingsuppdraget, RUS och tillhörande sektorprogram, som regional kollektivtrafikmyndighet och regionalt ansvarig för hälso- och sjukvård.

#### Kommentarer

##### Sammanhang och övergripande regionala perspektiv

Planen för utvecklingen av området Gävle Västra med en ny tågstation vid Gävle sjukhus, ingår som en del i en större sammanhållen stadsutveckling av Gävle som kommer pågå under lång tid framöver. Helheten omfattar bland annat dubbelspår på ostkustbanan med ny dragning genom staden, att näringen utvecklas till en ny stadsdel för boende, och att Tolvforsskogen omvandlas till ett nytt verksamhetsområde.

Region Gävleborg är positiv till att Gävle växer och fortsätter att utvecklas som attraktiv och hållbar plats att bo leva och verka på, med stärkt regional tillgänglighet och samband till omliggande platser och arbetsmarknader. Detta kommer att få betydelse och påverkan för länet som helhet, men också för utvecklade samband med omgivande län som Uppsala och Dalarna. Utvecklingen av Gävle Västra som plats och ny regional knutpunkt för kollektivtrafik ligger väl i linje med mål och prioriteringar i länets nya regionala utvecklingsstrategi, och målområdena 'Attraktiva och tillgängliga platser' och 'Konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar arbetsmarknad'.

Gävle Västra är ett *stadsutvecklingsprojekt* som skapar nya miljöer för en större och mer sammanhållen stad, men är också ett omfattande *tillgänglighetsprojekt* av stor regional betydelse som bland annat skapar bättre tillgänglighet till Gävle och Gävle sjukhus för arbetande och besökare. Region Gävleborg är därmed också en central aktör och part i utvecklingen av Gävle Västra. Det gäller för oss som organisation att säkerställa både Gävle sjukhus blåljusverksamhet och framtida utvecklingsbehov på området, och en hög tillgänglighet för resandet till och på området genom god och trygg trafikförsörjning där kollektivtrafiken utgör en central del.

Utifrån dessa grundläggande perspektiv och områden där Region Gävleborg har regionala uppdrag och ansvar ges följande synpunkter på förslag till planprogram för Gävle Västra.

### **Trafikförsörjning inom planområdet**

Området kring Gävle Västra kan bli en väldigt bra och viktig lokal som regional kollektivtrafiknod. Rätt utformad kan platsen bli en tillgänglig, trygg och säker miljö för kollektivtrafikresenärer samt ge en bra framkomlighet och snabb linjesträckning för busstrafiken.

Planprogrammet redovisar tre olika trafikalternativ (1a, 1b och 2), där Region Gävleborg förordar alternativ 2 i första hand. Alternativet ger en kollektivtrafikmiljö som bland annat är bra för tillgängligheten för patienter, besökande och personal till och från Gävle sjukhus, och öppnar även upp för fortsatt exploatering av sjukhusområdet. Om alternativ 2 inte visar sig vara genomförbart, ser vi i andra hand en möjlighet att kombinera alternativ 1a och 1b. Ett sådant förslag skulle innebära en separering av kollektivtrafik och biltrafik i norra delen av planprogrammet i höjd med hållplatserna mot Skånbergsleden antingen via tunnel eller som separata vägar. Det skulle även medföra att ingen bilväg skulle trafikera genom området som kan hindra sjukhusets framtida exploateringar. Nedan utvecklas Region Gävleborgs synpunkter kring planprogrammets tre alternativ.

Alternativ 2 (samlad gång-, cykel och kollektivtrafikbro), ser Region Gävleborg som mest intressant som skulle bidra till många positiva effekter. Det är det alternativ som Region Gävleborg förordar i första hand. Förslaget skulle innebära en strategisk bytespunkt mellan tåg, stadsbussar och gång/cykel. En rak koppling upp mot Sätra ger en snabb linjesträckning med ytterligare möjligheter att snabba upp linje 2 som en BRT-lösning. Alternativet ger även ambulans liksom all blåljusverksamhet möjlighet att nå området Sätra snabbt vid utryckning. Alternativet utan korsande väg öppnar även för Gävle Sjukhus möjligheter till fortsatt exploatering av området, och ger sammantaget en bättre tillgänglighet för patienter, besökande och personal och utryckningsfordon till och från området kring Gävle sjukhus.

Alternativ 1a har ett antal positiva delar ur kollektivtrafikaspekt då man har separerat biltrafiken i hållplatsmiljön utefter Lexevägen och därigenom kan utforma hållplatsmiljön trygg och säker för resenärerna, förslaget innebär även att linje 2 kan fortsätta utvecklas som en BRT lösning. Mindre bra i detta alternativ är att bilvägen rakt över området kan verka som hinder vid kommande exploatering av Gävle sjukhus. Det kommer även vara biltrafik från Lexevägen ner en bit på Sköterskevägen som tillsammans med kollektivtrafiken kommer bidra till en hög trafikintensitet.

Alternativ 1b har tvärtom alternativ 1a sina fördelar i att ingen bilväg föreslås rakt över området som hindrar framtida exploateringar samt att det inte föreslås någon biltrafik från Lexevägen ner på Sköterskevägen. Mindre bra i detta alternativ är att man föreslår blandtrafik på Lexevägen ut mot Skånbergsleden, detta skulle innebära en trafiksituation på Lexevägen med både bilar och resenärer och det skapar en otrygg och osäker miljö för både bilister och kollektivtrafikresenärer.

### **Tillgänglighet för cyklister och gående**

För att öka det hållbara resandet mellan Sätra, sjukhusområdet, högskolan samt till och från den nya stationen behöver det vara enkelt och snabbt att gå eller cykla. Området

behöver vara tillgängligt och gång- och cykelbanor gena och separerade. Spårområdet får inte bli en barriär som tvingar gående och cyklister att ta långa omvägar.

Region Gävleborg anser att planförslaget ger goda möjligheter för gående och cyklister att på ett säkert och tillgängligt sätt ta sig till stationen eller förbi spårområdet. Särskilt viktigt är att den nya gång- och cykelbanan som passerar stationen byggs. Den bör hålla hög standard och gärna utformas som en supercykelbana. Gående och cyklister bör tydligt separeras för att ge dessa båda trafikantgrupper bästa förutsättningar och minimera konflikter.

### **Bebyggelseutveckling inom planområdet**

I planprogrammets avsnitt om bebyggelsestruktur förs en diskussion om hur ytterligare mark kan frigöras för bebyggelse norr om spårområdet. Detta är intressant och önskvärt sett till tillgänglighet, attraktivitet och även trygghet utifrån tanken om att ju mer nära blandad bebyggelse som tillskapas på båda sidor om Gävle Västra desto bättre blir helhetsmiljön. Även en överdäckning av hamnleden skulle kunna vara intressant sett till de olika stadsmiljökväligheter som då kan uppnås. Med fördelar för både grönstruktur och exploatering. En blandad bebyggelse söder om Gävle Västra som kan genomföras i samklang med de framtida planer som utvecklas för framtidens hälso- och sjukvård välkomnas.

### **Social och miljömässig hållbarhet**

I Gävleborgs nya regionala utvecklingsstrategi är hållbar utveckling målet och hållbarhetsintegrering strategi och medel för att uppnå det. De ekonomiska, sociala och miljömässiga dimensionerna av hållbarhet är ömsesidigt beroende av varandra och odelbara. För att tydliggöra målet om ett socialt jämlikt och jämställt samhälle finns det även med som ett eget målområden i RUS.

I planförslaget anger Gävle kommun en hög ambitionsnivå gällande hållbarhet, och flera områden i planen kopplar också an till mål om social hållbarhet som trygghet, barnperspektiv och tillgänglighet med hållbara transporter. De analyser och kommentarer som görs i planen handlar mycket om att stationsområdet ska bidra till förbättrade möjligheter för *alla* resenärer i kollektivtrafiken samt fler gång och cykelvägar som knyter an bättre i området och mellan stadsdelar för alla invånare. Det finns en generell problematik med insatser som vill förbättra för *alla* eftersom de ofta främst förbättrar för grupper av personer som redan har bra förutsättningar, till exempel de som arbetar eller studerar. De som har det bra får det ännu bättre vilket indirekt innebär att social hållbarhet och jämlikhet försämras i förhållande till grupper med sämre förutsättningar. Därför behövs det olika kompletterande insatser för olika grupper beroende på dess olikheter i förutsättningar.

Region Gävleborg anser att man för att möta de höga ambitioner som finns att integrera hållbarhet är viktigt att det tydligt skrivs in i planen att fortsatt planering och genomförande ska innehålla analyser och förslag på insatser som utjämnar skillnader i förutsättningar mellan olika grupper. Det kan exempelvis handla om att göra analyser utifrån ålder, kön, funktionsvariation och bakgrund kring de olika delarna i byggnationen av Gävle Västra. Detta kan vara att utreda och ta hänsyn till hur trygghet, tillgänglighet och efterfrågan kan skapas i parkmiljön, i parkeringshuset, i stationshuset och längs vägar utifrån förutsättningar beroende på ålder, kön, funktionsvariation och bakgrund.

Genomförandet av planprogrammet för Gävle Västra kommer även medföra påverkan på miljö, natur- och kulturvärden etc, och ställer bevarande- och exploateringsintressen mot varandra. Planen för Gävle Västra innehåller en övergripande bedömning av konsekvenser för olika områden och intressen, däribland miljö och naturmiljö. Det konstateras samtidigt att planprogrammet med dess övergripande nivå gör det svårt att bedöma de reella miljökonsekvenserna i detta skede, vilket anges som skäl att ingen miljökonsekvensbeskrivning ingår. De ska istället göras i kommande järnvägsplan för Ostkustbanan och i följande detaljplaner för järnvägen, stationen, samt övriga exploateringar som medför betydande miljöpåverkan.

#### **Förslag att tydliggöra områdets planerade framväxt över tid**

I planförslaget redovisas de olika etappernas utbyggnad fram till 2040. För att göra det lättare för läsare att ta till sig hur området kan komma att utvecklas över tid kan det vara lämpligt att utöver de olika separata etapperna även redovisa hur hela området kan komma att se ut med exempelvis ett intervall på fem år. Det kan öka förståelsen för hur planområdets olika delar har beroenden till varandra över tid, hur olika byggfaser kan inträffa samtidigt med tillhörande behov av samordning av byggtrafik med mera.

Regionstyrelsen

Eva Lindberg  
Regionstyrelsens ordförande

Göran Angergård  
Regiondirektör