



Datum  
2022-01-27

Ert diarienummer  
I2021/02884

Vårt diarienummer  
2021-000478

Regeringskansliet  
(Infrastrukturdepartementet)

Skickas via e-post till [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se) och  
med kopia till [i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

## Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Härnösands kommun har tagit del av Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 och lämnar med det våra synpunkter.

Nya Ostkustbanan är en fortsatt central och viktig fråga för Härnösand och de norra regionernas utveckling och för att nya arbetsmarknadsregioner ska utvecklas i framtiden.

**Härnösands kommun ställer sig bakom yttranden som avges av Nya Ostkustbanan AB och Region Västernorrland**

Härnösands kommun vill dock särskilt understryka, och komplettera med följande yttranden:

**1. Den Botniska- och Mittnordenkorridoren är särskilt viktiga transportkorridorer i Sverige och Europa som bör visas större prioritering än vad som återges i planförslaget idag med syfte att bidra till ett Fossilfritt Sverige - att göra Sverige till världens första fossilfria välfärdsland**

I föregående remissvar lyftes det fram att det var av betydande vikt att hela sträckan Nya Ostkustbanan (sträckan mellan Gävle-Härnösand/Västerasby) finns med som en namngiven brist i planförslaget. Detta resulterade i att Trafikverket för namngiven brist "Nedre Norrland" i nära aktörssamverkan tog fram en komplett utbyggnadsstrategi med förslag till utbyggnadsordning, som underlag till förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Prioriteringsordning av funktionella etapper Gävle-Västerasby enligt Trafikverkets slutrapport "Bristanalys Nedre Norrland.

1. Hudiksvall – Sundsvall
2. Sundsvall – Härnösand
3. Gävle – Söderhamn
4. Söderhamn – Hudiksvall
5. Härnösand – Västerasby

Datum  
2022-01-27

Nya Ostkustbanan har nu en hög grad av planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden med rätt prioritering.

Samtidigt investerar näringslivet just nu 1 070 miljarder i ny innovativ teknologi och nya industrier, i den norra delen av Sverige. Utvecklingen går snabbt och det är därför viktigt att även staten tar sitt ansvar för att underlätta omställningen till ett Fossilfritt Sverige.

Botniska korridoren bör prioriteras i sin helhet, som består av Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen, och byggandet bör påskyndas.

Det skulle kosta staten drygt 60 miljarder att färdigställa kustjärnvägen mellan Gävle och Luleå räknat med de 20 miljarder som är reserverade i den nu gällande planen för 2018–2029. En summa som i realiteten kan bli lägre, eftersom EU kan medfinansiera med 30–50 procent.

## **2. Framtida E4 Härnösand är riksintresse för väg och Härnösands kommun vill därför att den namnges för att kunna bearbetas och planeras vidare jämte pågående samhällsplanering**

Riksintresse för väg i Härnösands kommun är befintlig och framtida E4. E4:an är viktig för det nationella transportarbetet längs med Norrlandskusten som på sikt bör ledas förbi Härnösand, och att E4:an fram tills dess går att leva med och tillsammans med pågående samhällsplanering.

Varje dag går det tusentals lastbilar i långväga trafik genom Härnösand och längs med Norrlandskusten och utsikten är att dessa ökar kraftigt i framtiden om investeringar i transportsystemen uteblir eller tar för lång tid att komma på plats. Härnösands kommun har i sin samhällsplanering och förslag till översiktsplan beaktat båda riksintressen för väg.

### *Framtida E4 i Härnösand*

En avsiktsförklaring tecknades under år 2009 mellan Härnösands kommun och Trafikverket (tidigare Vägverket) för åtgärder med koppling till E4 förbifart Härnösand under förutsättning att förbifarten skulle ingå som en del i nationell transportplan 2010-2021. Förbifarten blev dock inte utpekad i nationell transportplan. Härnösands kommun har även spelat in detta i senare yttranden.

Förstudieunderlag finns för Väg E4 förbi Härnösand Delen Kittjärn- Överdalen med objektnummer 258 710 (Vägverket, november 2001) och närmare vägutredning behövs för att gå vidare.

Härnösands kommun reserverar fortfarande mark i översiktsplanen för en förbifart av E4 väster om nuvarande E4 tillsammans med en förlängning av Hamnleden (även kallad Saltvikslänken) till framtida E4.

Det är av stort vikt att framtida E4 Härnösand namnges i planförslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 för att kunna bearbetas närmare i dialog med Härnösands kommun.

Datum  
2022-01-27*Befintlig E4 i Härnösand*

Tillsvidare behöver utvecklingen i Härnösand ske med hänsyn till befintlig E4. År 2016 fastställde Trafikverket ÅVS E4 Härnösand (2016/41415) där det övergripande målet är att utvecklingen ska ske på stadens villkor, respektera lokalsamhällets anspråk och med hänsyn tagen till den nationella och regionala trafikuppgift som E4 har. Utredningsområdena var Södra vägen (sträckan Lövuddsvägen – Storgatan) och Saltvikshöjden.

Delmål i framtiden ÅVS är att säkerställa näringslivets behov av effektiva transporter med god framkomlighet vid anslutningspunkter till staden, Trafikplats Saltvik och Trafikplats Godstjärn.

Här har Härnösands kommun i dialog med Trafikverket redogjort för att behovet kvarstår avseende utredningsområdet vid Saltvikshöjden där Trafikverket hänvisar att finansiering från regional infrastrukturplan krävs för att åtgärder ska kunna genomföras. Denna synpunkt har lämnats in särskilt till regional infrastrukturplan(länsplanen).

**3. Förutsättningar att möta betydande industrietableringar mellan Timrå och Härnösand i anslutning till E4:an behöver säkerställas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturområdet**

Härnösands kommun ser att det finns behov att skapa förutsättningar i anslutning till E4:an till pågående förberedelser för framtida industriparter i Torsboda och i Antjärn, vilka anses vara av stor vikt för den regionala utvecklingen i Västernorrlands län.

I Timrå kommun pågår planering för etablering av energiintensiv industripark mellan Sundsvall och Härnösand och på ömse sidor om E4. Planeringen sker i samarbete med kommunerna i Sundsvallsregionen och bedömningen är för närvarande att etableringsarbetena kan starta inom två år. En nödvändig förutsättning för att kunna etablera industriparkerna är att områdena får nya och anpassade väganlutningar till E4.

En trafikplats för industripark vid Torsboda har kostnadsuppskattats till cirka 100 miljoner kronor. Åtgärden behöver ges prioritet i den nationella planen. Förberedelserna i Antjärn är i ett tidigt skede.

I kommunernas yttranden (Timrå och Härnösands kommun) till den regionala infrastrukturplanen ber vi även regionen meddela om den kan bidra till medfinansiering för att skapa förutsättningar för nämnda industriinvesteringar.

Förutsättningar i anslutning till E4:an och pågående förberedelser för framtida industriinvesteringar i Torsboda och i område kring Antjärn och detta bör samordnas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturområdet.
--

Datum  
2022-01-27

#### **4. Broförbindelser som ansluter statliga vägar och Försvarsmaktens närvaro i Härnösand på Härnön behöver samordnas mellan regional och nationell nivå inom infrastrukturområdet**

Nybron i Härnösand är en av två broförbindelser som Härnön har med fastlandet, båda broarna är öppningsbara och farleden passerar broarna. Bron är belägen på Nybrogatan som är en central gata i Härnösand och också den gata som har mest trafik av de kommunala gatorna.

Broarna är viktiga länkar mellan lokala och nationella trafiksystem samtidigt som de bidrar till ett attraktivt båtliv i Härnösand och i regionen. Broarna ansluter statliga vägar och försvarsmaktens verksamheter på Härnön med fastlandet.

Västra kanalbron, den andra broförbindelsen, har redan gjort sitt och ersattes i början av år 2016 med en ny och bredare öppningsbar klaffbro. Nu har Härnösands kommun beslutat att starta planeringen att byta ut Nybron.

Nybron byggdes i slutet av 1930-talet och har för sin ålder en relativt normal skadebild. Genomförd livslängdsutredning visar att den samhällsekonomiskt mest lönsamma åtgärden är att utföra minimalt underhåll på befintlig konstruktion för att upprätthålla och säkerställa funktion i avvaktan på att bron ersätts med en helt ny konstruktion. Idag är Nybron viktbegränsad till en lägre kapacitet för att minska på vibrationerna i bron till det att en förnyelse är genomförd.

En ny öppningsbar bro byggs i befintligt läge för att klara av den högsta kapaciteten för tunga transporter och med eventuella förändringar såsom bredd och lutning beroende av olika förutsättningar för arbetet. Planen är att byta ut Nybron till år 2026.

Broförbindelserna har historiskt byggts med statsbidrag och Härnösands kommun ser behov av att frågan om broförbindelserna till Härnön samordnas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturområdet.

Transporter är en av flera viktiga samhällsfunktioner som måste fungera både i fred och i höjd beredskap. Som utpekad bevakningsansvarig myndighet har Trafikverket ett samlat ansvar för den övergripande planeringen av krisberedskap och planering för höjd beredskap inom transportområdet. Detta bör beaktas i samordningen av broförbindelserna till Härnön med tanke på försvarsmaktens verksamhet på Härnön.

I Härnösands kommuns yttrande till den regionala infrastrukturplanen ber vi regionen om stöd att samordna yttrandet.

Härnösands kommun ser behov av att frågan om broförbindelserna till Härnön samordnas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturområdet och att samordningen även behöver beakta försvarsmaktens närvaro på Härnön.
--

Datum  
2022-01-27**5. Behov av kompletterande statligt stöd för att täcka kostnadsökningar i viktig regional infrastruktur som påverkas av klimatet**

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning redan idag och klimatförändringar medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på transportinfrastruktur försämras. Det kan medföra behov av särskilda klimatanpassningsåtgärder och ökade kostnader för infrastrukturprojekt i regionen. Mellersta norrlandskusten är ett av Sveriges tio största riskområden för ras, skred, erosion och översvämning som pekats ut i en rapport framtagen år 2021 till regeringen av Statens geotekniska institut (SGI) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

Det behövs därför mer medel för att täcka de kostnadsökningar som regionen har med hänsyn till de geologiska förhållandena som råder i regionen för att hantera risker för ras och skred och den utsatthet för tjäle som bryter ner infrastrukturen i regionen. Vilka riskerar att bli större i framtiden med anledning av klimatförändringarna.

Härnösands kommun har även lämnat detta yttrande till den regionala infrastrukturplanen.

Härnösands kommun ser behov av att ramen för regional infrastrukturplan kompletteras med ett utökat statligt stöd för att frigöra det ekonomiska utrymmet för andra brister och behov som finns för att utveckla regionens transportinfrastruktur i den riktning som återfinns i den regionala utvecklingsstrategin för Västernorrlands län.

Med detta tackar Härnösands kommun för att Trafikverket har erbjudit möjligheten att yttra sig om förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Andreas Sjölander  
Kommunstyrelsens ordförande  
Härnösand den / 2022