

INFRASTRUKTUR FÖR FRAMTIDA GODSTRANSPORTER

Örnsköldsviks kommun
Rapport 2019-09-29



Arbetet med projektet har skett via en arbetsgrupp och en styrgrupp.

Styrgrupp: Pär Lindberg, VD för Rodret

Mikael Kristiansson, avdelningschef Trafik och park

Christer Ögren, VD för Örnsköldsviks Hamn och Logistik

Clas Engström, Utvecklingsstrateg

Arbetsgrupp: Mikael Johansson, Hamnchef

Karin Orav, Näringslivsutvecklare

Neil Johnson, Trafikstrateg

Claes Edblad, Infrastrukturstrateg

Arbetet har letts av medverkande konsulter från Sweco AB (Helena Morin, Johnny Granström och Magnus Burvall).

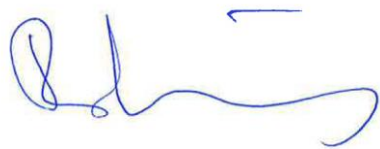
Förord

Hållbara och effektiva godstransporter är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och en hållbar samhällsutveckling i en exporterande kommun som Örnsköldsvik.

Internationella och nationella politiska mål anger att framtidens godstransporter ska vara fossilfria. Trender och prognoser visar att godsvolymer ökar både nationellt och lokalt, Örnsköldsviks behov att transportera och hantera gods ökar. Tågseten blir längre, båtarna större och lastbilarna blir längre och tar större vikt. Idag finns ett stort reparations- och reinvesteringsbehov i våra hamnar, delar av vägnät och broar behöver förstärkas och godsterminalen på Arnäsvall klarar inte de längre tågen. Infrastrukturen behöver i framtiden kunna bidra till klimatneutralitet.

För att våra företag ska kunna vara konkurrenskraftiga behöver vår infrastruktur vara effektiv samt möjliggöra till att enkelt byta transportslag (intermodalitet). En fungerande och väl utvecklad infrastruktur med hamnanläggningar, järnvägsterminal och bra dimensionerat vägnät är en förutsättning för att möta alla dessa behov.

Örnsköldsviks kommun startade därför under 2018 ett projekt ”*Infrastruktur för framtida godstransporter i Örnsköldsvik (IFG)*” för att identifiera trender och utmaningar som Örnsköldsviks godstransportinfrastruktur står inför samt ta fram beslutsunderlag och ge förslag till prioriteringar och angelägna investeringar. Syftet med projektet var att ta ett helhetsgrepp för framtidens godsinfrastruktur i Örnsköldsvik. Denna rapport sammanfattar resultaten av projektet och är därför en grund för att kunna möta morgondagens behov av hållbara och effektiva transporter till, från och inom Örnsköldsviks kommun.



Pär Lindberg

VD Rodret i Örnsköldsvik AB



Magnus Haglund

Kommundirektör Örnsköldsviks kommun

1. Sammanfattning

Örnsköldsviks kommun har ett export- och industritunget näringsliv. Effektiva godstransporter till och från kommunen utgör därför en förutsättning för industrins framtida konkurrenskraft. Trenderna i omvärlden går mot att hållbara godstransporter blir alltmer viktiga och möjligheter att flytta över gods från väg till järnväg och sjöfart, s.k. intermodalitet, har kommit att stå alltmer i fokus. Undersökningar i vår utredning visar att den totala transportvolymen både för inkommande och utgående gods till kommunens företag kommer att öka under den kommande tioårsperioden. Trafikverkets långtidsprognoser avseende gods pekar mot kraftiga ökningar på lång sikt. Inom transportområdet går trenderna också mot längre lastbilar, tåg och båtar och mot att containerhantering blir allt viktigare. Den infrastruktur som finns i Örnsköldsviks kommun i form av hamnar, vägar och järnvägsterminaler är inte ändamålsenlig för att möta dessa utmaningar. Dessutom är flera av de kommunala anläggningarna i behov av både underhåll och upprustning för att möta kraven som ställs på moderna anläggningar.

För att ta fram ett konkret förslag kring vilka insatser som kommunen och dess bolag behöver prioritera när det gäller framtida transportinfrastruktur i kommunen har under ett drygt års tid ett utredningsarbete bedrivits. Arbetet redovisas i denna rapport. Utredningsarbetet har letts av en styrgrupp med tjänstemannarepresentanter från både kommunkoncernen och berörda förvaltningar. Även Handelskammaren, med dess godsintensiva företag har varit med som en viktig referensgrupp och stödjer slutsatserna i rapporten. Styrgruppen förespråkar att fyra åtgärder genomförs för att säkra näringslivets framtida konkurrenskraft och för att ge möjlighet till effektiva och hållbara transportlösningar. Dessa är:

- Lastbilstransporter kommer även fortsatt att dominera transporterna för inkommande gods till bl.a. en stark skogsindustri. Att prioritera och investera i det statliga, kommunala och enskilda vägnätet för ökad bärighet (BK4) är därför väsentligt.
- En allmän hamn med större kapacitet och bättre funktionalitet krävs för att klara industrins prognoser på ökade godsmängder. Den allmänna hamnen föreslås utgöra en intermodal knutpunkt för överflyttning mellan transportslag. En nationell omställning mot mer sjöfart och företagets behov av containerhantering understryker också behovet av en bättre fungerande allmän hamn. Utredningen förespråkar alternativet Hörneborg Söder som den framtida hamnlösning som bedöms skapa bäst förutsättningar för en sådan allmän hamn. Utredningen föreslår att Hörneborg Söder byggs. Detta kräver samarbete mellan näringsliv, kommun, region och stat, inte minst för att kunna möta finansieringsutmaningen. Ett flertal fördjupande utredningar föreslås innan ett slutligt beslut kan fattas i frågan.
- En utveckling av godsterminalen i Arnäsvall för längre tåg och en effektivare godshantering kan skapa förutsättningar för både överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och ett logistikcenter. Även Arnästerminalen behöver kunna hantera containrar på ett effektivt sätt. Utredningen föreslår att Arnäs uppgraderas.
- En ny dragning av E4 utanför stadskärnan krävs. Utredningen visar tydligt på ökande godstransporter på väg. En ny E4-dragning blir då en nödvändighet för att minska effekter av trängsel, buller, transporter av farligt gods och utsläpp genom staden.

Innehåll

1. Sammanfattning -----	4
2. Inledning och bakgrund -----	6
2.1. Syfte – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur -----	6
2.2. Avgränsning -----	7
2.3. Effektmål och projektmål -----	8
2.4. Underlag och arbetsmaterial -----	9
2.5. Nationella och internationella mål -----	10
3. Prognos och utveckling -----	13
3.1. Globala och nationella omvärldstrender inom transportsektorn -----	13
3.2. Omvärldstrender för platsen Örensköldsvik -----	17
3.3. Omvärldstrender för gods i Örensköldsvik och dess närområde -----	19
3.4. Långsiktig utveckling av områden för näringslivsverksamheter i Örensköldsvik -----	21
3.5. Infrastrukturutveckling i Örensköldsvik som ligger i Trafikverkets planprocess -----	24
4. Näringslivets godstransportbehov i Örensköldsvik -----	25
4.1. Godskartläggning av lokala företag -----	25
4.2. Prognos för godstransporter i Örensköldsvik 2040 -----	32
5. Analys av infrastruktur för godstransporter -----	34
5.1. Befintlig infrastruktur och tillgång till allmän hamn i Örensköldsvik -----	34
5.2. Nollalternativ -----	35
5.3. Stadskajen -----	36
5.4. Hamnen i Hörneborg och Domsjöhamnen -----	37
5.5. Hamnar med koppling till cisterner -----	45
5.6. Framnåskajen -----	47
5.7. Köpmanholmen -----	48
5.8. Farled för Örensköldsviksfjärden -----	50
5.9. Godsterminal i Arnåsvall -----	50
5.10. Vågnät för godstrafik -----	53
6. Slutsatser och förslag till åtgärder -----	57

2. Inledning och bakgrund

I detta kapitel presenteras information om projektets syfte, mål, avgränsning, samt vilket underlagsmaterial som ingått i studien.

Ledningen och styrelsen för Örnsköldsviks Hamn och Logistik AB (ÖHL), som ansvarar för de allmänna hamnarna och godsterminalen för järnväg i Örnsköldsvik, uttryckte i samband med en ägardialog tillsammans med Rodrets styrelse under 2016 att det fanns ett behov av stora investeringar i de allmänna hamnarna i Örnsköldsvik på grund av:

1. Kundernas behov förändras – Ökad efterfrågan av produkter på nya marknader och containerisering
2. Branschen är i förändring – Trend mot större fartyg och feedertrafik
3. Godstransporter blir mer hållbara – Bidra till ökade godsvolymer via tåg och båt
4. Eftersatt underhåll och delvis ineffektiv hamninfrastruktur i kommunen – Äldre hamnar med eftersatt underhåll utan synergier mellan varandra

Som en följd av ägardialogen gav Rodret ett uppdrag till ÖHL att ta fram alternativa strategier för att möta de utmaningar som beskrivits. Eftersom godstransporter inte bara berör ÖHL:s hamnar och godsterminal utan även vägnätet i Örnsköldsvik så startades projektet *Infrastruktur för framtida godstransporter i Örnsköldsvik* (IFG) under 2018. IFG-projektet syftar till att kartlägga nuvarande förutsättningar och möjliga åtgärder för att kunna tillgodose effektiva och hållbara godstransporter i närtid och fram till och med år 2040.

En övergripande samsyn krävs för de stora investeringar som kommer att krävas och projektet utgår härigenom från näringslivets och industrins behov, samt nuvarande förutsättningar för ÖHL. Godstransporter har påverkan på hela Örnsköldsviks framtida utveckling och genom att projektet har en stor komplexitet med flera aktörer genomförs det därför i nära samarbete med berörda kommunala förvaltningar.

Basindustrin och handeln påverkas i grunden av den omställning som sker i samhället. Produkter, produktionssätt, tjänster och energislag förändras löpande, vilket ställer stora krav på anpassning hos företagen. Insatsvaror och leveransflöden förändras, därmed även vilka transportslag som nyttjas. Detta ställer krav på flexibel infrastruktur och logistikanläggningar, som en förutsättning för etablering och expansion av verksamheter. Ett effektivt transportsystem kommer att kräva stora statliga, kommunala och privata investeringar som ska fungera tillsammans under lång tid. Transporter och logistiklösningar förändras dock i allt snabbare takt. Framtidens godstransporter är fossilfria och automatiserade och godslogistiken hanteras till största del digitalt. Ur ett lokalt perspektiv speglas detta i ett behov av mer hållbara och effektiva transportlösningar. Exempel på konkreta utmaningar som Örnsköldsvik ställs inför är stora behov av underhåll i Örnsköldsviks hamnar och kajer, en ökad trend av större båtar med containers, samt ökad användning av tyngre lastbilstransporter och att delar av vägnätet behöver uppgraderas till bärighetsklassen BK4.

2.1. Syfte – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur

Projektet syftar till att utreda utvecklingstrender för godstransporter i Örnsköldsvik med tidshorisonten år 2040. Näringslivets behov av effektiva godstransporter är den viktigaste utgångspunkten i projektet. Örnsköldsviks kommun verkar aktivt för en minskad miljöpåverkan

samt ökad hälsa och säkerhet för kommunens invånare. Projektet vill medverka till en överflyttning av vägtransporter till mer miljövänliga och hållbara alternativ såsom tåg och båt.

Projektet syftar även till att ge en samlad bild av de investeringsbehov som finns i hamnarna, vid järnvägsterminalen i Arnäsfall samt den infrastruktur som krävs för att nå hamnar och terminaler.

Syftet med projektet är också att ge ett underlag för ställningstaganden inför framtida investeringsbehov av väg, hamn och terminalverksamhet. Rapporten ska fungera som en plattform och riktar sig framförallt till beslutsfattare inom Rodret med Örnsköldsviks hamn och logistik, Kommunstyrelsen och övriga kommunala förvaltningar. Andra viktiga intressenter, som kan påverka infrastrukturen i Örnsköldsvik, är Trafikverket och Region Västernorrland.

2.2. Avgränsning

Rapporten omfattar endast godstransporter på väg, sjö och järnväg. Godstransporter via flyg, turismnäringens behov, samt dagligvaru- och sällanköpshandel ingår inte i studien. Rapporten tittar inte heller på framtida investeringar såsom en etablering av ett framtida bioraffinaderi ("Flaggskepp Bioraffinaderi"). En sådan satsning skulle få en stor påverkan på industrin men genom att det ökade behovet av råvara förmodas komma in och ut sjövägen och är svårt att beräkna så behöver detta utredas i en separat studie.

Nysträckning av E4 genom Åsberget är också ett eventuellt framtida projekt som kan komma att få betydande påverkan på Örnsköldsviks utveckling. IFG-projektet tar ingen höjd för den förändrade trafiksituationen som E4 projektet innebär. Även detta behöver utredas vidare i en separat studie eller vägplan.

Tidsperspektivet i projektarbetet och rapporten är fram till år 2040.

Rapporten består av fem kapitel. I **kapitel 1** presenteras information om projektets syfte, mål, avgränsning, samt underlagsmaterial. **Kapitel 2** presenterar globala och nationella omvärldstrender som påverkar, och på sikt bedöms påverka, transportinfrastruktur och Örnsköldsvik som plats. Kapitlet redogör också kort för kommunens och Trafikverkets planer för bebyggelse och infrastrukturutveckling. I **kapitel 3** presenteras näringslivets behov av godstransporter i Örnsköldsvik, samt en sammanfattning av den godskartläggning som genomförts inom projektet där godstransportbehovet hos 23 företag inom kemi-, skog- och tillverkningsbranschen har kartlagts. I **kapitel 4** analyseras de infrastrukturanläggningar som kommunen ansvarar för, anläggningarnas nuläge, förväntade utveckling, samt förslag till åtgärder. I **Kapitel 5** sammanfattas de åtgärder och insatser som projektet föreslår att berörda parter går vidare med.

Styrgruppen i projektet har i sitt arbete utgått från den kunskap som tagits fram och som presenteras i kapitel 2 och 3. Utifrån denna har gruppen sedan landat i de förslag och slutsatser som presenteras i kapitel 4 och 5. Detta har skett vid ett antal styrgruppsmöten där förslagen successivt mejslats fram utifrån den framtagna omvärldsanalysen och godskartläggningen. Denna rapport kan således ses som en sammanfattning av den kunskap och de slutsatser som framkommit under projektarbetet.

2.3. Effektmål och projektmål

Projektets mål ser ut på följande vis:

Effektmål

En bärkraftig, hållbar och effektiv infrastruktur för godstransporter (väg, sjöfart och järnväg) till, från och inom Örnsköldsviks kommun. Infrastrukturen ska skapa möjligheter och samtidigt utveckla näringsliv och kommun.

Projektmål

Ta fram ett beslutsunderlag som ska användas som grund för ett eller flera genomförandeprojekt inom Örnsköldsviks kommun.

Delmål

Delmålen för projektet presenteras nedan.

Allt eftersom projektet arbetat med de komplexa frågeställningarna som är kopplade till att förändra godshanteringslägen eller godstransportlösningar har ett behov av fördjupade utredningar tydliggjorts. Även ställningstagande som väger samman kommunens olika intressen behöver klargöras för att inriktningsbeslut ska kunna tas. Det gör att projektet mer antagit formen av en förstudie där behov av fortsatta insatser och utredningar klargjorts istället för att resultera i kostnadsberäkningar och förslag på finansieringslösningar för direkta åtgärder, som vi trodde oss kunna nå i projektets början. I projektets inledning såg delmålen för respektive kategori av infrastruktur ut på följande sätt

Hamnar

- Ge förslag på fortsatt arbete och inriktning gällande vilka hamnar som ska utvecklas eller avvecklas. Hur de bör utvecklas/avvecklas, vilka investeringar som bör göras och när de behöver göras
- Föreslå etappvis genomförande beroende på behovet
- Identifiera och hantera ”hinder” gällande översiktsplaner, miljötillstånd och infrastruktur
- Göra kostnadsbedömningar och föreslå finansieringslösningar

Godsterminal

- Identifiera eventuella utvecklingsbehov för godsterminalen järnväg i Arnäs
- Ta hänsyn till översiktsplaner samt identifiera och hantera ”hinder” gällande miljötillstånd och infrastruktur
- Ge förslag på fortsatt arbete och inriktning gällande hur godsterminalen bör utvecklas
- Göra kostnadsbedömningar och föreslå finansieringslösningar

Vägnät

- Identifiera framtida viktiga godsflöden till/från och inom kommun på väg

- Identifiera brister i vägnätet och förbättringsområden som i sin tur stödjer utvecklingsstrategier och identifierade behov för hamn och godsterminal
- Ge förslag på fortsatt arbete och inriktning gällande hur vägnät bör utvecklas
- Göra kostnadsbedömningar och föreslå finansieringslösningar

2.4. Underlag och arbetsmaterial

Arbetet i projektets styrgrupp har utgått från en mängd olika underlagsmaterial och inom projektet har det arbetats fram olika PM som inarbetats i rapporten. IFG-projektet har drivits av en arbetsgrupp under ledning av en styrgrupp.

Underlagsmaterial som varit centrala för projektarbetet:

- Kommunal planer (översiktsplan, utställningshandlingen av den fördjupade översiktsplanen för centralorten, samt detaljplaner)
- Översyn av hamnverksamheten, framtagen av Efeso Consulting 2016-02-10
- Förenklad åtgärdsvalsstudie på terminal Arnäsfall, framtagen av Ramböll 2015-09-09
- Analys av BK4 utbyggnad Jämtland och Västernorrland, Handelskammaren Mittsverige
- Utredning om specialtransporter, tidigare initierad av Tillväxtavdelningen och återupptagen utredning inom projektets ramar
- Omvärldsanalys Örnköldsvik 2019
- Trafikverkets prognos för godsflöden till år 2040
- Sammanställning av underlag avseende tekniska fakta och godsvolymer för ÖHL:s hamnar

Under projektets gång har olika PM och arbetsmaterial tagits fram som kompletterar denna rapport, bland annat:

- Omvärldsanalys för gods i Örnköldsvik år 2040
- PM vägnät för framtida godstransporter
- PM Godskartläggning för Örnköldsvik

Dessutom har arbetsgruppen utfört en SWOT-analys för hamnen i Hörneborg och kostnadsberäkningar och tekniska lösningsförslag på utförande avseende kajförstärkningar och utbyggnader finns framtaget som arbetsmaterial. Underlagen som arbetats fram har utgått från intervjuer av företag med stora transportbehov, workshops, samverkansträffar med näringsliv, kommunala förvaltningar, näringslivet i form av företag och Handelskammaren.

IFG-projektet har inhämtat erfarenheter och kunskap via studiebesök och möten på bl.a.:

- Sundsvalls Logistikpark
- Piteå kommun, Skellefteå kommun
- Umeå hamn
- Logistikdagen (arr Handelskammaren)

2.5. Nationella och internationella mål

Två viktiga nationella och internationella mål knyter an till IFG-projektet. Riksdagen har beslutat om ett klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det andra målet är Agenda 2030, som FN:s generalförsamling antog under 2015, tillsammans med 17 globala mål för hållbar utveckling. Målen berör bland annat hållbara transportsystem, hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Agendan och målen ska genomföras nationellt såväl som internationellt.

Trafikverkets insatsområden kopplade till godstransporter

Trafikverket kommer under de närmaste åren att prioritera arbete med godstransporter. Utifrån regeringens godstransportstrategi har Trafikverket identifierat fyra insatsområden som man kommer att prioritera.

- *Nationellt godstransportråd*

Ett nationellt godstransportråd skapades 2018 av regeringen med infrastrukturminister Tomas Eneroth som ordförande. Trafikverket tillsätter ett kansli som ska bistå godstransportrådet och som också har en samordnande roll inom Trafikverket för alla regeringsuppdrag.

- *Ökad intermodalitet*

Trafikverket satsar på samordning och samarbete för ökad inrikes sjöfart, närsjöfart och ökad intermodalitet med fokus på järnväg. I uppdraget ingår bland annat att analysera hur befintliga hamnar bättre kan utvecklas för sjötransporter, att främja intermodala järnvägstransporter genom att utveckla förmågan att lasta om gods mellan järnväg och andra transportslag.

- *Transporteffektivitet*

Trafikverket ska analysera om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet samt se hur öppna data kan skapa högre fyllnadsgrad och ta fram ett förslag på hur ledig kapacitet i järnvägsvagnar och lastbilar kan utnyttjas bättre.

- *Tydliga regler och stärkt transportnäring*

Trafikverket ska bland annat göra en översyn av säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken längs större vägar.

Förutom de fyra ovanstående insatsområdena har Trafikverket fått ett uppdrag av Regeringen att inrätta en nationell samordnare för inrikes sjöfart och närsjöfart. Beslutet togs under 2018 och samordnaren ska finansieras fram till år 2024. Inom ramen för uppdraget ska samordnaren bland annat främja en väl fungerande och effektiv inrikes sjöfart och närsjöfart samt förbättra förutsättningarna för överflyttning av godstransporter från väg. Samordnaren ska även analysera hur hamnar och omlastningskajer för sjöfart på inre vattenvägar, inklusive kajer i stadsmiljö, kan utvecklas för att bidra till ökad sjöfart, hamnkapacitet och produktivitet samt minskad klimat- och miljöpåverkan.

Agenda 2030

För att uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar värld till år 2030 antog FN:s generalförsamling resolutionen Agenda 2030 under september 2015. Resolutionen är en handlingsplan för människorna, planeten och välbefindandet runt om i världen och antogs av samtliga 193 medlemsländer i FN.



Agendan innehåller 17 mål och 169 delmål (som i Sverige kallas de Globala målen):

- | | |
|---|---|
| 1. Ingen fattigdom | 10. Minskad ojämlikhet |
| 2. Ingen hunger | 11. Hållbara städer och samhällen |
| 3. God hälsa och välbefinnande | 12. Hållbar konsumtion och produktion |
| 4. God utbildning för alla | 13. Bekämpa klimatförändringarna |
| 5. Jämställdhet | 14. Hav och marina resurser |
| 6. Rent vatten och sanitet för alla | 15. Ekosystem och biologisk mångfald |
| 7. Hållbar energi för alla | 16. Fredliga och inkluderande samhällen |
| 8. Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt | 17. Genomförande och partnerskap |
| 9. Hållbar industri, innovationer och infrastruktur | |

Inom IFG-projektet har nedanstående fem mål pekats ut som mest relevanta:

” 8. Verka för varaktig, inkluderande och hållbar ekonomisk tillväxt, full och produktiv sysselsättning med anständiga arbetsvillkor för alla ”

”9. Bygga motståndskraftig infrastruktur, verka för en inkluderande och hållbar industrialisering samt främja innovation ”

”11. Göra städer och bosättningar inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara ”

”12. Säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster”

”13. Bekämpa klimatförändringarna ”

Målen är viktiga att bevaka och genomföra ur ett hållbarhetsperspektiv. Projektet genomlyses i sin helhet av de fem utpekade målen och genom att implementera de konkret förslagen i rapporten gynnas inte bara Örnköldsvik utan även omvärlden ur ett hållbarhetsperspektiv.

3. Prognos och utveckling

I detta kapitel presenteras globala och nationella omvärldstrender som påverkar, och på sikt bedöms påverka, transportinfrastruktur och Örnsköldsvik som plats. Kapitlet redogör också kort för kommunens och Trafikverkets planer för bebyggelse och infrastrukturutveckling.

3.1. Globala och nationella omvärldstrender inom transportsektorn

Arbetsgivarorganisationen Teknikföretagen har gjort en undersökning där de beskriver de globala trender som på sikt kommer att ha störst påverkan på näringsliv och samhälle. De anger att digitalisering, automatisering/robotisering samt kommande pensionsavgångar kommer att få stor betydelse för den globala marknaden.

Större svenska företag, med mer än 500 anställda, anger att kompetensbehoven kommer att förändras drastiskt på grund av trender som nya material, molnteknologi, *Internet of things* samt *Big data*. Små till medelstora företag anger i större utsträckning att det är avsaknad av kvalificerad/rätt sorts arbetskraft på landsbygden (på grund av urbaniseringen) som kommer att påverka hela kedjan av deras kompetensbehov, vilket i slutändan påverkar produktionskapaciteten.

Med forskning och innovation inom till exempel bränsleteknik, batteridrift och självkörande fordon ställs nya krav på utformningen av vägar, hamnar och järnvägsterminaler. Det här medför att transportsystemen kontinuerligt behöver utvecklas för att näringslivets förutsättningar och konkurrenssituation ska kunna bibehållas.

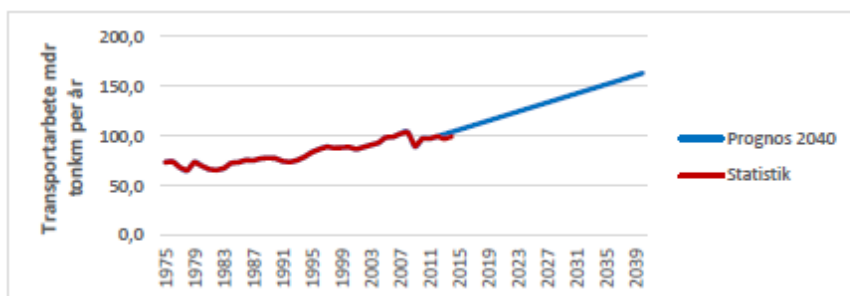
De stora satsningarna med att höja bärigheten på strategiska delar av vägnätet till bärighetsklass BK 4 (max 74 ton) kommer att fortsatt förbättra förutsättningarna för en minskad klimatpåverkan och samtidigt effektivisera vägtransporterna. Ökningen av vägnätets bärighetsklass innebär att lastbilarna kan ta mer gods, antalet tonkilometrar ökar vilket ger en bättre effektivitet och hållbarhet i transportkedjan.

Nationell prognos för godstransporter 2040

EU anger att utsläppen från transporter behöver minska med 54–67 procent för att klara en 80 procentig minskning av de totala utsläppen av växthusgaser till år 2050. Trafikverket har tagit fram nationella prognoser för godstransporters utveckling på väg, järnväg, sjöfart och flyg fram till 2040¹. Ökningstakten för godstransportutvecklingen beror till stor del på antaganden i Långtidsutredningen². Enligt prognoserna förväntas godstransporterna öka med nästan 1,9 procent/år för sjöfart, 1,85 procent/år för väg samt att ökningen för järnväg förväntas bli cirka 1,4 procent /år (se figur 1).

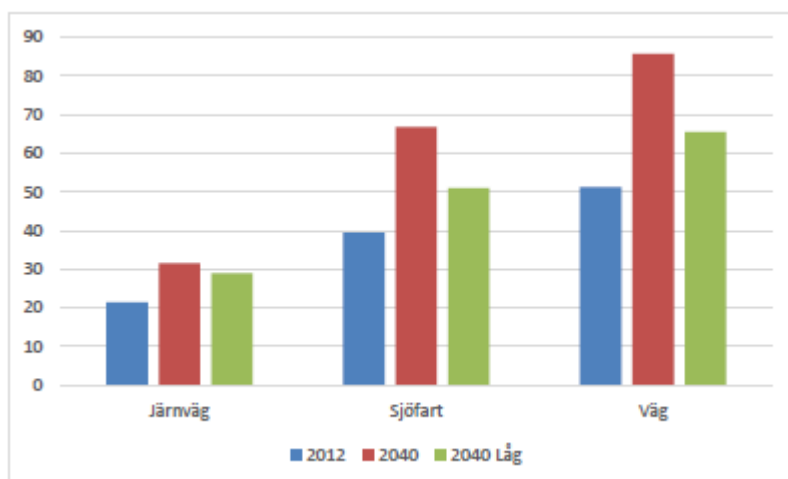
¹ Trafikverkets rapport 2018:207, *Prognos för godstransporter 2040 – Trafikverkets Basprognoser 2018*.

² SOU 2015:104.



Figur 1. Transportarbete 1975–2014 och prognos till 2040. Prognosvärdena bygger på statistik för basåret i kombination med modellberäknade värden för årlig tillväxttakt fram till 2040.

Prognosen för godstransporter 2040 baserar sig på en prognosticerad tillväxttakt som ligger på en högre utvecklingstakt än den historiska. Trafikverket har därför i sin prognos också gjort en känslighetsanalys och jämför prognosen med en försiktigare prognos baserad på den historiska tillväxten 1984–2012, som benämns ”2040 Låg” i figur 2 nedan.



Figur 2. Modellberäknat transportarbete per trafikslag i känslighetsanalys med lägre tillväxt 2012–2040 (”2040 Låg”) jämfört med Huvudscenariot 2040 och basåret 2012.

Huvudscenariot för 2040 bygger på en relativt kraftig tillväxt av efterfrågan på godstransporter. Scenariot bygger på antaganden gjorda i Långtidsutredningen om en kraftig tillväxt av omsättningen i varuhanterande branscher till 2040, i kombination med en mindre kraftig ökning av varuvärdena i samma branscher. Antagandena i Långtidsutredningen pekar på ett trendbrott som genererar en ökning av transportarbetet som ligger över den långsiktiga historiska trenden. I en känslighetsanalys testas därför effekten per trafikslag av en lägre tontillväxt mellan åren 2012–2040, som ligger på samma nivå som den historiska trenden för perioden 1984–2012. Volymerna i matriserna har i samband med detta reducerats med knappt 21 procent. Ingen differentiering på branscher eller geografiska områden har gjorts i känslighetsanalysen, utan förändringen har genomförts rakt av för alla varugrupper och relationer. Resultatet blir en relativt stor minskning av det modellberäknade transportarbetet jämfört med huvudscenariot för 2040. Särskilt sjöfart och väg får ett minskat transportarbete, med 24 procent vardera, medan järnvägens transportarbete minskar med cirka 8 procent.

Sammanfattningsvis så visar prognoserna på en ökning av godstransporter inom samtliga trafikslag. Det totala transportarbetet för svenskt gods växer snabbare än det inrikes transportarbetet, vilket är en konsekvens av antagandet om en ökad utrikeshandel.

Fossilfria fordon och drivmedel

EU har klimatmål som berör förnybar energi och biodrivmedel och regeringen har som mål att energianvändningen inom transportsektorn ska minska och att fordonsflottan ska bli fossiloberoende till 2030. Omställningen mot fossilfrihet kräver utveckling, forskning och samverkan mellan näringsliv, offentlig sektor och akademi. Transportsektorns omställning från fossil energi kan göras genom elektrifiering och förnybara bränslen.

Fordonsbränslen som är producerade från förnybar biomassa, såsom biogas, biodiesel eller etanol har ökat de senaste åren. Biodrivmedel utgjorde nästan 19 procent av den totala försäljningen av drivmedel år 2016³, vilket kan jämföras med ungefär 5 procent år 2011.

När det gäller utvecklingen av eldrivna fordon går det att se en tendens till ökning de senaste åren. Detta beror främst på politiska styrmedel, ökad tillgång till laddinfrastruktur och ett ökat modellutbud. Power Circle, som levererar statistik för eldrivna fordon i Sverige, bedömer att dagens cirka 70 000 laddbara fordon (personbilar samt lätta lastbilar) kommer att öka till 2,5 miljoner fordon fram till år 2030. Analysen bygger på insamlade data över elbilsutvecklingen från biltillverkare, prognosinstitut och konsumentundersökningar.

Speditionsföretag har under de senaste åren lagt in beställningar för el-lastbilar som ska gå på test på vägnätet under början av 2019. Svenska Einride har en mindre el-lastbil som Trafikverket under början av 2019 beviljat tillstånd till att testas på allmänna vägar. Teslas lastbilskoncept, som med den största batterikapaciteten beräknas kunna köra 80 mil innan laddning, genomför för närvarande tester på vägar i USA. Volvo lastvagnar kommer dessutom att leverera sin medeltunga el-lastbil under 2019 vilket tyder på att tekniken förväntas att utvecklas ännu mer inom några år och skapa förutsättningar för alternativa hållbara transporter längs vägnätet.

Förutom eldrivna fordon är elvägar något som Regeringen bedömer kan bidra till att effektivisera godstransporterna och kan fungera som ett komplement i transportsystemet. Det finns en nationell färdplan för utveckling av elvägar och forskning och utveckling av tekniken pågår. Sverige genomför några av världens första tester av elväg⁴.

Sjöfartens utveckling - containerisering

Inrikes sjöfart är enligt Sjöfartsverket underutnyttjat och bedömningen är att kustsjöfart och trafik på inre vattenvägar har kapacitet att hantera mer gods⁵. Det finns därmed potential att sjöfarten kan ersätta både längre och kortare järnvägs- och lastbilstransporter.

Den globala trenden går mot större och större containerfartyg för att kunna kapa leveranskostnader och samtidigt öka hållbarheten. Kapaciteten på ett containerfartyg mäts i hur många

³ <http://fossilfritt-sverige.se/pa-gang/hoppfulla-trender-for-ett-fossilfritt-sverige/>

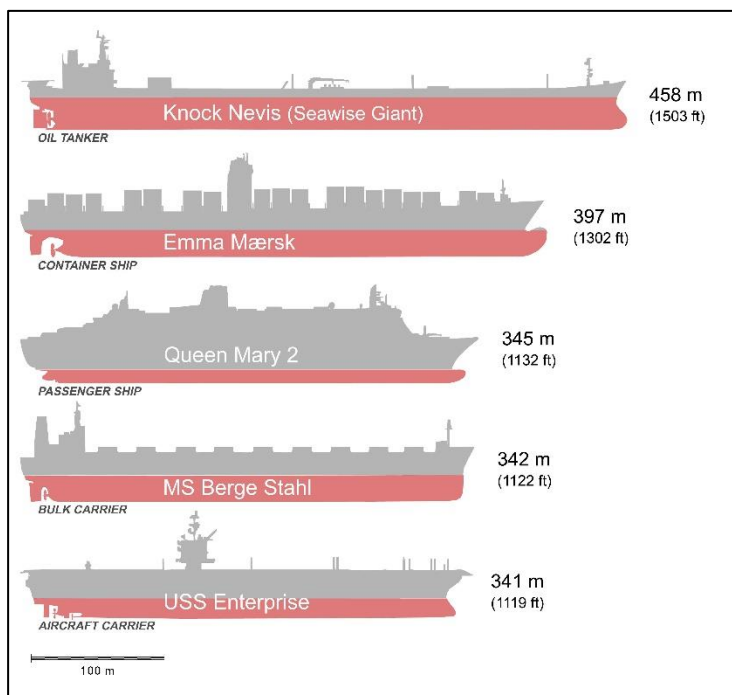
⁴ <https://www.regeringen.se/49f291/contentassets/5e79349b796548f7977cbfd1c246a694/effektiva-kapacitetsstarka-och-hallbara-godstransporter--en-nationell-godstransportstrategi>

⁵ http://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Bilaga%204_Underlagsrapport%204_Godsfl%C3%B6den%20och%20logistik_rev_2017-01-05.pdf

tjugofotscontainrar (TEU) fartyget kan lasta. Lastkapaciteten på ett av världens nuvarande största fartyg är 16 000 TEU. Uppställda på en rad skulle lasten från ett enda fartyg räcka nästan 10 mil.

Containerfartygen har utvecklats kraftigt de senaste 30 åren. 1980 sjösattes fartygsklassen Panamax, som fick sitt namn efter att vara det största fartyg som kom igenom Panamakanalen. Panamax-fartyg lastar upp till 4 500 TEU. Åtta år senare kom nästa fartygsklass, Post Panamax. Namnet kommer från att de är bredare än 40 meter och därmed för stora för att ta sig igenom Panamakanalen. Vid den här tiden låg fokus för fartygsutveckling på att vara stora och snabba vilket begränsade utvecklingen under flera års tid.

Bunkerpriserna började under början av 2000-talet att gå uppåt. Detta innebar att det blev mer ekonomiskt att dra ner på hastigheterna för att spara bränsle vilket i sin tur banade väg för ännu större fartyg. Några exempel på fartyg som byggts sedan dess är Emma Maersk (15 500 TEU), CMA CGM:s Marco Polo (16 000 TEU) och Maersk Lines Triple E (18 000 TEU), se figur 3.



Figur 3. Storleksjämförelse mellan några av världens största fartyg.

Feedertrafik, det vill säga matartrafik, från större hamnar till mindre och vice versa, blir allt vanligare. De transoceana fartygen anlöper främst till större europeiska hamnar och där omlastas ofta godset till mindre fartyg, så kallade feederfartyg. Feederfartygen transporterar godset vidare till mindre hamnar.

Utöver fartygens storlek är en annan trend som påverkar sjöfarten digitalisering och automation. Sveriges hamnar fungerar som logistiknoder och används av flera trafikslag för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg, samt mellanlagring. Automation kan möjliggöra en mer effektiv lossning och lastning av fartygen i hamnar. I och med digitaliseringen kan information utbytas mellan hamnar och fartyg, vilket bidrar till en mer effektiv planering och hantering av godsflöden.

Järnvägens utveckling – digitalisering och intermodalitet

För att nå de politiska målsättningarna med lägre utsläpp från transportsektorn behöver en del av godstrafiken flyttas från lastbilar till järnväg och sjöfart. Några av trenderna inom järnvägens utveckling rör intermodalitet, digitalisering och längre och tyngre godståg.

En satsning ska göras på intermodalitet med fokus på järnväg enligt den nationella godstransportstrategin som beslutades 2018. Intermodala transporter innebär att flera transportsätt ingår i samma leveranskedja. Trafikverket har fått ett regeringsuppdrag att intensifiera arbetet med att främja intermodala järnvägstransporter. Detta är en del i att öka andelen godstransporter på järnväg. Väl fungerande terminaler som kan binda ihop olika trafikslag till en transportkedja är en förutsättning för intermodala transporter. Regeringen erbjuder även en miljökompensation som ett sätt att stärka järnvägens konkurrenskraft och få fler att välja tåg för godsleveranser. Under 2018 och 2019 avsattes cirka 560 miljoner kronor som godstågsoperatörer kan söka⁶.

Ett exempel på hur järnvägstrafiken digitaliseras är att det standardiserade och digitala signalsystemet ERTMS ska införas för hela Sveriges järnväg. Signalsystemet är EU-gemensamt och i och med att det är digitaliserat gör ERTMS att driften av järnvägen blir mer flexibel.

EU har som ett av sina transportpolitiska mål att längre och tyngre godståg ska möjliggöras, bland annat genom anpassning av TEN-T:s stomnät för att klara 750 meter långa tåg. Längre och tyngre är ett sätt att öka kapaciteten och transportera mer gods med färre transporter.

3.2. Omvärldstrender för platsen Örnköldsvik

Kommunfullmäktige antog 2019 följande vision och övergripande mål för Örnköldsviks kommun: ”Vi bygger bäst tillsammans! 2030 är Örnköldsvik ett kreativt nav med stark utveckling där initiativ och idéer tas till vara. En plats för 65 000 nyfikna med framtidstro. Här känner människor trygghet, gemenskap och glädje”.

För att uppnå kommunfullmäktiges vision är näringslivet, kulturlivet och föreningslivet tillsammans med kommunens medarbetare aktiva och viktiga aktörer för att människor ska vilja bo i, leva i och besöka Örnköldsvik. Örnköldsvik är en plats som välkomnar teknisk utveckling och en mångfald av människor och idéer. Ett av målen för kommunkoncernen är att den ska vara klimatneutral och energieffektiv år 2030.

Örnköldsviks kommun gör årligen en omvärldsanalys som en del av platsens utvecklingsarbete. Omvärldsanalysen pekar ut trender som i sin tur skapar ett urval av utmaningar som på olika sätt bedöms ha inverkan på platsen Örnköldsvik. År 2019 lyfts trender ur perspektiven Politik, Ekonomi, Socialt, Teknik och Miljö fram. Nedan är en sammanfattning av de större trender som lyfts fram i omvärldsanalysen och ett urval av de utmaningar som dessa skapar för platsen Örnköldsvik.

- *Politik:* Trenden tyder på att världen går från ökade spänningar till global instabilitet. Efter genomslag av högerpopulism och nationalistiska strömningar byggs murar. På nationell nivå ställs nu åter krav på ökad beredskap för att möta det oförutsedda. Parallellt fortlöper

⁶ <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2018/06/regeringen-beslutar-om-extra-stod-for-godstransporter-med-tag-for-miljons-skull/>.

en teknikdriven omställning med nya drivmedel, artificiell intelligens, automatisering eller e-handel. Stora systemskiften ställer höga krav på ledarskapet. Utifrån trenden kan utmaningen i Örnsköldsvik bland annat bli att knyta omvärlden närmare näringsliv och den offentliga verksamheten. Detta blir allt viktigare för att kunna hänga med i den digitala transformationen och den allt högre förändringstakten. Människors ökade rörlighet skapar krav på samverkan över kommungränser. Behovet av service matchar inte alltid samhällets administrativa organisering. Att samverka i funktionella regionala konstellationer som främjar rörlighet och ökat utbyte är avgörande för fortsatt utveckling och tillväxt.

- *Ekonomi:* Trenden tyder på att urbaniseringen fortsätter centraliseringen av kapital, människor och investeringar som vore det en naturlag. Klyftorna ökar mellan både människor och platser och bakom hörnet hotar en ekonomisk inbromsning efter många goda år av tillväxt och låga kapitalkostnader. Mindre resurser ställer krav på prioriteringar. Hållbarhet tar allt större plats i affärsplaner och strategier. Örnsköldsviks närvaro i globala värdekedjor är beroende av länkar till omvärlden. Att vara del av globala värdekedjor kräver både närvaro och infrastruktur, såväl fysisk som digital. Fysisk kommunikation för arbetspendling, gods- och persontransporter behöver vara konkurrenskraftig. Den digitala infrastrukturen behöver vara konkurrenskraftig. Det centrala är att ta sig till och från Örnsköldsvik. Stadskärnor befinner sig i en omvandling till följd av ändrade konsumtionsmönster med ökad e-handel. En effekt av e-handel är att även mindre platser får tillgång till ett konkurrenskraftigt utbud av både varor och tjänster.
- *Socialt:* Trenden tyder på att det är en kluven globalisering. Människorna är gärna världskonsumenter men inte lika givet världsmedborgare när gränser stängs. Känslan av allvar och ansvar växer med en nyväckt klimatångest hos den stora massan och samtidigt är den stressade ilandsmänniskans önskeaktivitet att ”göra ingenting”. Tilliten till kunskap, medmänniskorna och samhällsystemen är generellt låg. Det leder till ett negativt och gnälligt samhällssamtal, men också ökade förväntningar och krav. Utifrån trenden kan utmaningen i Örnsköldsvik bland annat bli att samhället präglas av individuella behov. Individer har förväntningar på att kunna välja efter egna behov och preferenser. Ett varierat utbud är attraktivt och utbud växer genom samverkan. Flyttströmmarna går fortsatt mot städerna som erbjuder mångfald, utveckling och investering. Detta gör att tillgänglighet till städer och mellan städer i form av infrastruktur är central.
- *Teknologi:* Trenden inom teknologi tyder på att framtiden och digitaliseringen är här med en pågående och accelererande digital transformation. Det blir allt svårare att avgöra vad som är verkligt när artificiell intelligens och avatarer tar mer utrymme i tjänster och medier. Ny teknik för hållbarhet växer fram och ger nya möjligheter med elflyg som ett konkret exempel. Utifrån trenden kan utmaningen i Örnsköldsvik bland annat bli att hålla sig i digital framkant. Örnsköldsvik har en historia som global aktör genom export av högteknologiska produkter och produktionsmetoder. Den nya digitala eran karaktäriseras av effektivisering och automatisering. Det medför nya sätt att leverera service och tjänster, ständigt uppkopplade människor och maskiner och spänner över såväl det offentliga som det privata. Global konkurrenskraft förutsätter platser i digital framkant.

- *Miljö:* Trenden inom miljö och klimat tyder på att konsekvenserna av klimatförändringarna syns allt tydligare. Början till en verklig hållbarhetsvåg kan skönjas. Nya hållbara affärsmodeller är under stark framväxt och på flera fronter går näringslivet före i hållbarhetsarbetet. Omställning till cirkulär och biobaserad ekonomi får än större relevans. Utifrån trenden kan utmaningen i Örnsköldsvik bland annat bli beredskap och resurser för extremt väder. Det lokala vädret i Örnsköldsvik var extremt under 2018. En snörök vinter följdes av en rekordvarm och torr sommar. Resurskrävande insatser för att hantera både snöröjning och skogsbränder eller mer vardagliga effekter i form av skottnings- och grillförbud väckte klimatmedvetenheten och behovet av både beredskap och resurser.

3.3. Omvärldstrender för gods i Örnsköldsvik och dess närområde

En omvärldsanalys har genomförts av Sweco 2019-04-18. Omvärldsanalysen syftar till att identifiera relevanta omvärldstrender som påverkar godstransporter i Örnsköldsvik, samt att utreda hur behovet av godstransporter kan komma att se ut år 2040. I samband med omvärldsanalysen genomförde Sweco även en SWOT-analys för att reda ut vilka styrkor, svagheter, möjligheter och hot som Örnsköldsvik står inför fram till år 2040, givet de nuvarande förutsättningarna.

De trender som troligen kommer att påverka godstransporter bedöms vara:

- *Hållbara transporter:* Politiska beslut om överflyttning av godstransporter till järnväg eller sjöfart samt beslut om att vara fossilfria fram till 2045 påverkar val av transporter. Stora förändringar inom fordonssektorn kan förväntas gällande drivmedel och elektrifierade vägar. En tydlig trend inom godsbranschen är att effektivisera transporterna genom att göra dem längre, större och tyngre. Detta medför färre fordonsrörelser, vilket minskar såväl energiåtgång som trängsel. BK4 satsningen för tyngre lastbilar och längre godståg (750 meter) är förändringar som inte ligger långt borta. Att fartyg blir större är också en trend som bedöms hålla i sig. När det gäller så kallad platooning där flera lastbilar är sammankopplade och kan framföras av endast en förare med minskad bränsleförbrukning på grund av lägre luftmotstånd är en utveckling som kan förutspås till 2040.
- *Digitalisering:* Inom gods- och logistikområdet pågår digitaliseringsarbetet på flera fronter. Autonoma fordon och ökad automatisering av lastning och lager är redan på väg att implementeras i större skala. En konsekvens av detta är att verksamheter blir mindre personalkrävande och därmed mer flexibla gällande lokalisering. Stora hamnar som exempelvis Rotterdam går mot helt automatiserad lastning och lossning av fartygen genom kranar och fordon. Även inom järnväg finns en ambition att möjliggöra autonom drift.
- *Förnybara råvaror och bioekonomi:* En omställning till bioekonomi med hjälp av förnybara råvaror är en del av hållbarhetsutvecklingen. Det pågår för närvarande en omställning av produktionen av fossilbaserade produkter till biobaserade produkter. Det innebär att vissa slutprodukter som tas fram via råolja kan ersättas av sockerhaltiga-, stärkelsehaltiga-, cellulosabaserade- eller oljehaltiga råmaterial. En förutsättning för att få ut produkter ur en biobaserad råvara är att processa råvaran i ett bioraffinaderi. Ett bioraffinaderi innebär att flera samhällsviktiga produkter, som till exempel drivmedel (metanol, etanol etc.), kan tillverkas ur förnybara råvaror.

- *E-handel*: Handel via nätet kommer att fortsätta öka, vilket ställer stora krav på effektiva logistikkedjor. Enstaka varor köps med löfte om kort leveranstid, vilket gör det svårt med samordning och medför i sin tur många små paket. En stor förändring väntas ske när en majoritet av hushållen beställer hem sina matvaror. Bättre samordning av transporter samt nya och strategiskt placerade logistikcentrum kommer att krävas.

Hamninvesteringar längs Norrlandskusten

Utvecklingstakten och omvärldstrender gällande gods påverkar inte bara framtida infrastruktur och godstransporter i Örnsköldsvik utan har till stor del påverkat godstransportinfrastrukturen i hela Sverige och efter Norrlandskusten.

Dagens Industri gjorde en sammanställning av investeringsprogram i svenska hamnbolag (29-05-2019), den visar att ca 18 miljarder investeras i Svenska hamnar.

De satsningar som görs efter Norrlandskusten kring infrastruktur för att knyta ihop tre transportslag (sjöfart, järnväg och väg) och utbyggnad av hamnar är också betydande. Hur ser då utbyggnadstakten och investeringarna ut i våra närliggande städer?

I Luleå pågår ett stort projekt tillsammans med Trafikverket och gruvindustrin för att klara framtidens transportbehov av främst malm med anslutning till Malmbanan. Hamnen är en TEN-Core-hamn vilket innebär att den är av särskild vikt för transeuropeiska transportnätet. Investeringen beräknas överstiga tre miljarder

Piteå har sedan 2014 utvecklat Haraholmens logistikcentrum genom att bygga ut järnväg och en utbyggd hamn för att skapa intermodala transportlösningar, utifrån att SmurfitKappa och SCA har behov att transportera volymer via container och att Lindbäcks Bygg etablerat en produktionsanläggning vid logistikcentrat. Investeringen beräknas uppgå till 200 Mkr

Skellefteå planerar att göra en rad strategiska framtidsinvesteringar i Skellefteå Hamn för att skapa intermodalitet och bygga ut hamnen. Det görs för att möta upp tillväxten och investeringar som görs inom bland annat Boliden, Norra Skogsägarna och etableringen av Northvolt. Investeringen i Skellefteå hamn beräknas till ca 680 Mkr

Umeå har beslutat att om den planerade utbyggnaden av SCA:s fabrik i Obbola med en investering på 4 miljarder, så kommer Umeå Hamn att fortsätta sin utbyggnad av hamnen. Investeringsplanen i Umeå hamn Vision 2024 omfattar åtgärder för totalt 1,4 miljarder, som delvis finansieras genom finansieringsstöd och användaravtal. Ca 800 Mkr finansierar inom kommunen.

Metsä Board har de senaste åren investerat 110 Mkr i hamnen i Husum för att kunna möta upp den investering som bolaget gör på fabriken. Den totala investeringen uppgår till 3 miljarder kronor.

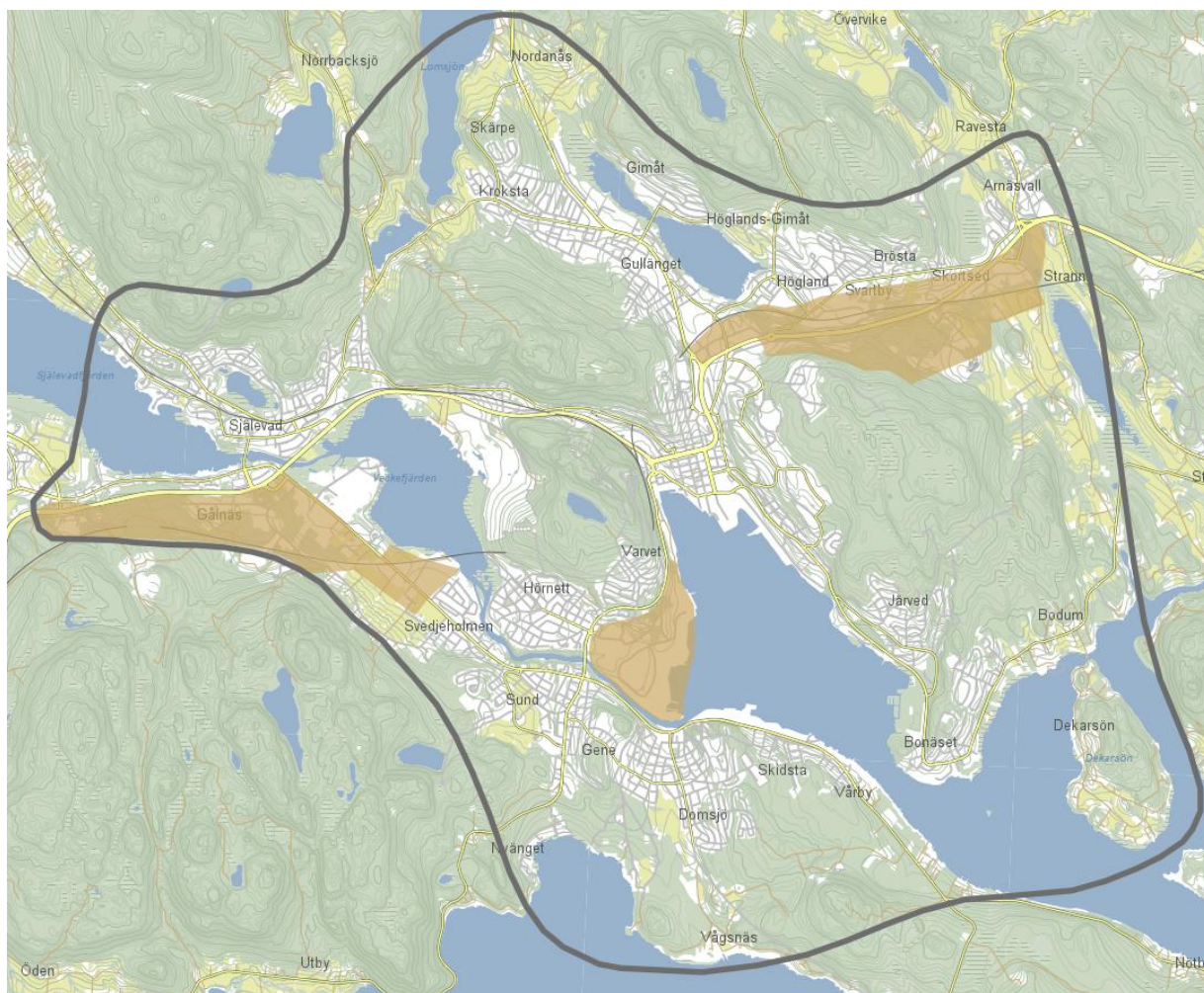
Sundsvall Logistikpark som transportnav etableras som en satsning för tillväxt och miljön. SCA gör investeringar på ca 8,5 miljarder i området, vilket kräver en fungerande och utbyggd infrastruktur och intermodalitet gällande transportslagen väg, järnväg och sjöfart.

De flesta av kuststäder i Norrland gör, eller kommer att göra betydande infrastruktursatsningar för att hantera gods. Det blir också viktigt att den godsinfrastruktur som behöver finnas i Örnsköldsvik, kan hantera utvecklingstakt och trender som sker inom närområdet och att den

infrastruktur som behöver finnas är anpassade för vår kommun, med beaktande av utvecklingen i Umeå och Sundsvall.

3.4. Långsiktig utveckling av områden för näringslivsverksamheter i Örnsköldsvik

Örnsköldsviks kommun har i sin fördjupade översiktsplan för centralorten pekat ut tre övergripande områden som lämpliga för näringslivsverksamheter i centralorten (se figur 4). Detta kan påverka behovet av transportinfrastruktur på både kort och lång sikt beroende på när områdena exploateras och vilken typ av verksamhet som etableras. Ett antal förslag eller åtgärder som är framtagna inom IFG-projektet och som ligger inom eller i direkt anslutning till nedanstående verksamhetsområden redovisas i kapitel 4.

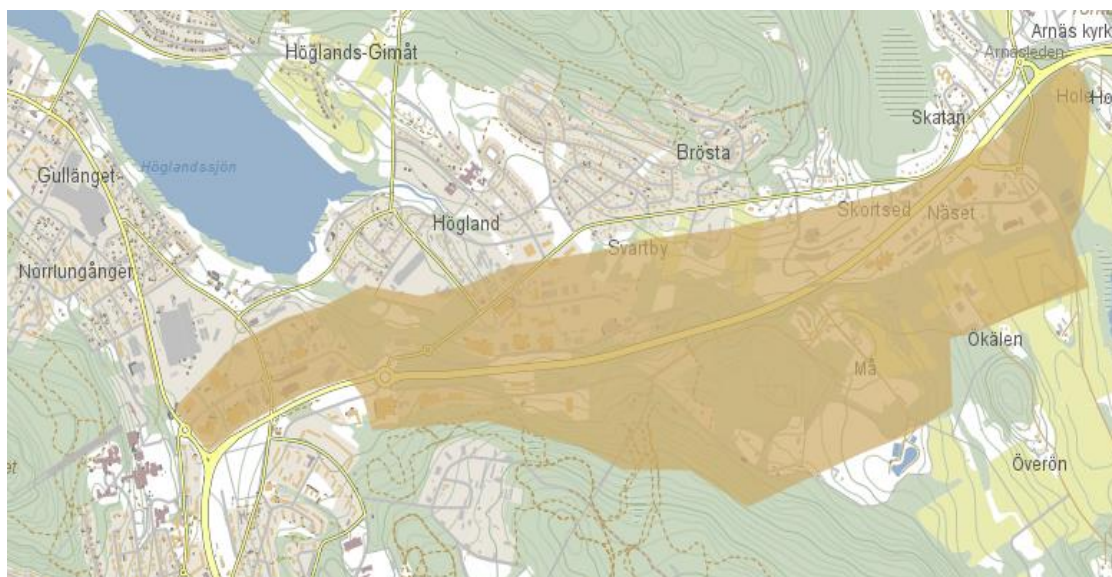


Figur 4. Utpåkade verksamhetsområden i den fördjupade översiktsplanen för Örnsköldsviks centralort.

Följande beskrivningar av de olika verksamhetsområdena är kommunens långsiktiga utvecklingsinriktning och visar på vilken typ av verksamheter som anses lämpliga inom respektive område. Beskrivningarna är hämtade från utställningshandlingen av den fördjupade översiktsplanen.

Norra verksamhetsområdet

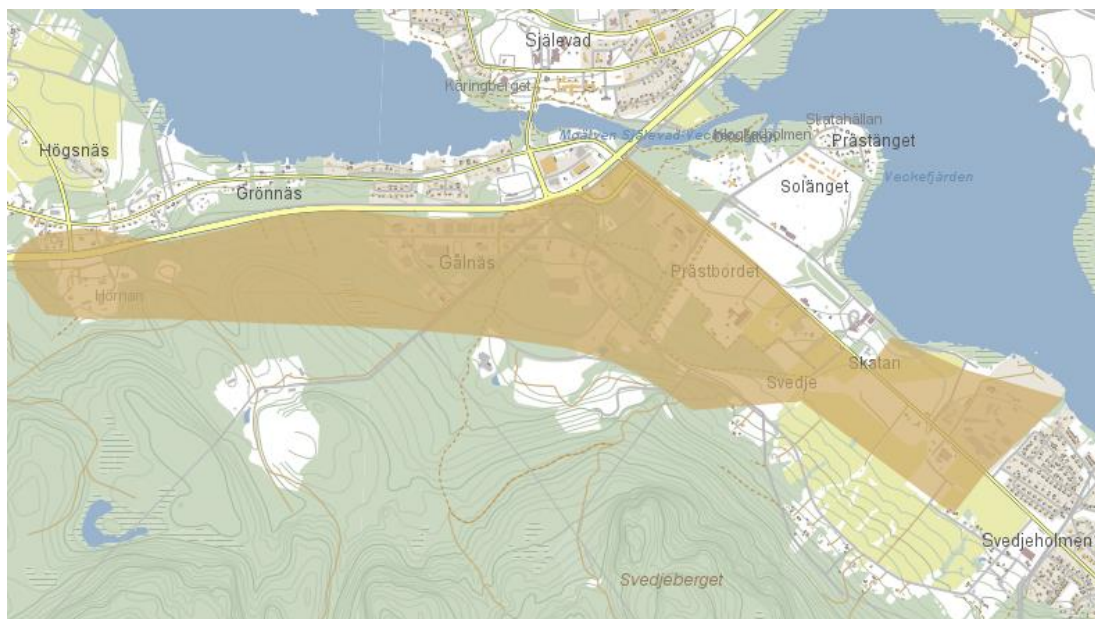
I det norra verksamhetsområdet (se figur 5) finns i dagsläget både handel och industrier. I centralorten är detta verksamhetsområde det som är prioriterat för extern handel. Norra verksamhetsområdet innefattar delområden lämpliga för såväl handel och kontor som lättare industriverksamhet. I Arnäsvall, i östra delen av verksamhetsområdet, ligger en järnvägsanknuten godsterminal med närhet till E4 där verksamhet som gynnas av närhet till godsterminalen kan etableras. Kommunen menar att det är fördelaktigt om området i direkt anslutning till Norra station används för handel och verksamheter som exempelvis kontor som kan dra nytta av det stationsnära läget och bidra till att ge området en stadsmässig karaktär, upplevas tryggare, och möjliggöra en större andel resande med tåg och buss.



Figur 5. Norra verksamhetsområdet.

Södra verksamhetsområdet

I det södra verksamhetsområdet (se figur 6) finns i dagsläget både handel och industrier.

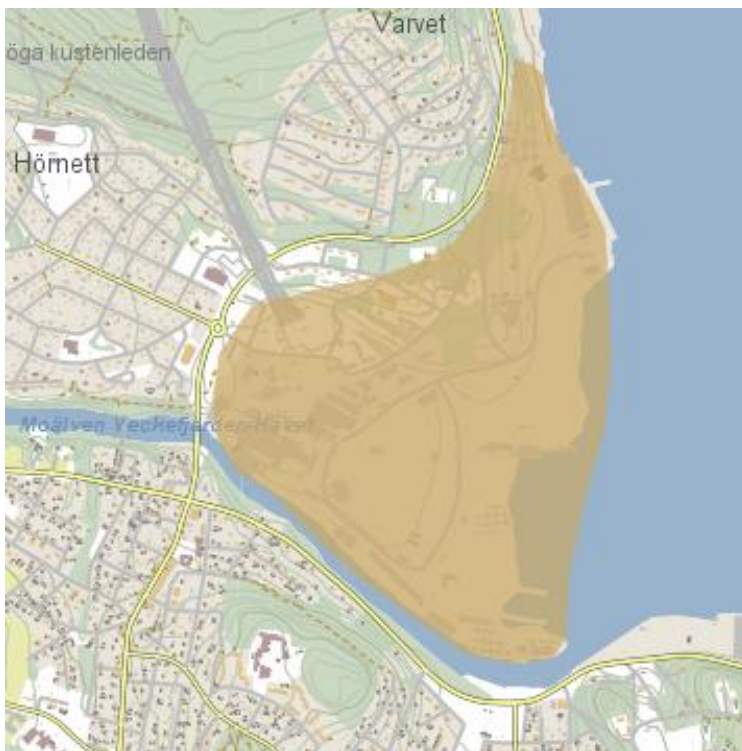


Figur 6. Södra verksamhetsområdet.

Kommunen beskriver att området strax söder om E4 är lämpligt för handel, kontor och industriverksamhet. Utveckling av nya verksamheter med höga bullernivåer, säkerhetsrisker eller miljöstörningar utmed Brogatan är mindre lämpligt. Närmast Svedjeholmen och utmed Svedjevägen kan det vara lämpligt med verksamheter som passar väl in med bostadsbebyggelse, såsom handel eller kontor. Området närmast E4 är lämpligt för utveckling av verksamheter först på lång sikt, i samband med korsningsåtgärder mellan vägarna E4 och 348 vid Överhörnäs. En ny korsning möjliggör en sammanbindning av verksamhetsområdet i Gällivare och verksamhetsområdet på Kavelvägen, vilket ökar tillgängligheten till Kavelvägen från E4. Närmast den nya korsningen menar kommunen att verksamheter med direkt behov av närhet till E4 kan förläggas, såsom drivmedelsanläggningar och laddstationer för elfordon.

Domsjö verksamhetsområde

Domsjö verksamhetsområde (se figur 7) ligger i stadsdelen Hörnett med direkt anslutning till Örnköldsviksfjärden. I verksamhetsområdet finns idag bland annat bioraffinaderier som förädlar skogsråvara, samt teknikutveckling och forskning inom förnybara drivmedel och gröna kemikalier. I framtiden kan det komma att bli aktuellt med utvecklandet av ett större bioraffinaderi i området. I anslutning till verksamhetsområdet finns några av Örnköldsviks hamns mest använda hamnlägen. Verksamheter som gynnas av närhet till sjöfart och kombinerade transportslag kan etableras inom området.



Figur 7. Domsjö verksamhetsområde.

3.5. Infrastrukturutveckling i Örnsköldsvik som ligger i Trafikverkets planprocess

De planer som Trafikverket arbetar med kommer att påverka förutsättningarna för effektivare godstransporter genom och inom Örnsköldsvik. Tidigare har två åtgärdsvalsstudier genomförts med koppling till väg E4, en för E4 genom centrala Örnsköldsvik samt en för E4 södra infarten Örnsköldsvik. Åtgärder kopplar bland annat till nysträckning av E4 genom Åsberget. Då inga medel finns avsatta i Trafikverkets nationella plan så har projektet pausats. Den andra åtgärdsvalsstudien syftade till att kartlägga brister och problem gällande trafiksäkerhet och tillgänglighet på E4-stråket mellan Överhörnäs och centrala Örnsköldsvik för både bilister och oskyddade trafikanter.

Det pågår för närvarande arbete med vägplaner för flera korsningar längs E4. Det gäller korsningen med väg 352 (Björnavägen) och korsningar vid Överhörnäs (väg 938 och väg 348). Korsningen med väg 352 och E4 byggs om till en cirkulationsplats under 2022–2023. Korsningen med väg 348 i Överhörnäs utreds för närvarande och ska få ny utformning för att uppnå ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för bilister såväl som oskyddade trafikanter.

Andra åtgärder som genomförts, pågår eller planeras av Trafikverket eller Örnsköldsviks kommun är tillgänglighetsanpassning av hållplatser och övergångsställen i centrala delarna av Örnsköldsvik, ökad säkerhet för gående och cyklister längs Åsvägen samt åtgärder och program för en bättre luftkvalitet.

Trafikverket arbetar även med att klassa upp delar av det statliga vägnätet till BK4. Detta arbete sker successivt och i fortsatt dialog med näringslivet.

4. Näringslivets godstransportbehov i Örnsköldsvik

I kapitlet presenteras näringslivets behov av godstransporter i Örnsköldsvik, samt en sammanfattning av den godskartläggning som genomförts inom projektet där godstransportbehovet hos 23 företag inom kemi-, skog- och tillverkningsbranschen har kartlagts.

Örnsköldsvik är en kommun med många internationella företag, stark företagstradition och stort utvecklingsfokus. Flera företag baserade i Örnsköldsvik har utländska ägare och näringslivet är exportorienterat. Stora mängder gods transporteras via väg, järnväg och sjöfart. Detta innebär att en fungerande infrastruktur med hamnanläggningar, järnvägsterminaler och ett fungerande vägnät är en förutsättning för att näringslivet ska kunna utvecklas.

Det pågår generellt en utveckling av hamnanläggningar längs norrlandskusten med stora investeringar. Husums massabruk planeras att förnyas genom miljardinvesteringar av Metsä Board. Hamnen byggdes ut under 2015 för ungefär 110 Mkr för att klara framtida behov och de finska ägarna av fabriken planerar nu ytterligare investeringar för cirka 3 Mdkr de kommande åren.

Framtida bioraffinaderi och gruvetableringar som eventuellt blir verklighet kommer att ställa krav på godstransportinfrastrukturen i Örnsköldsvik. En bioraffinaderianläggning kan komma att etableras på Domsjö verksamhetsområde. Om utveckling av ett mer storskaligt bioraffinaderi kommer till stånd väntas godsvolymer in och ut från området öka flerfaldigt och behov av lager och mellanlager, samt järnvägs- och hamninfrastruktur kommer finnas.

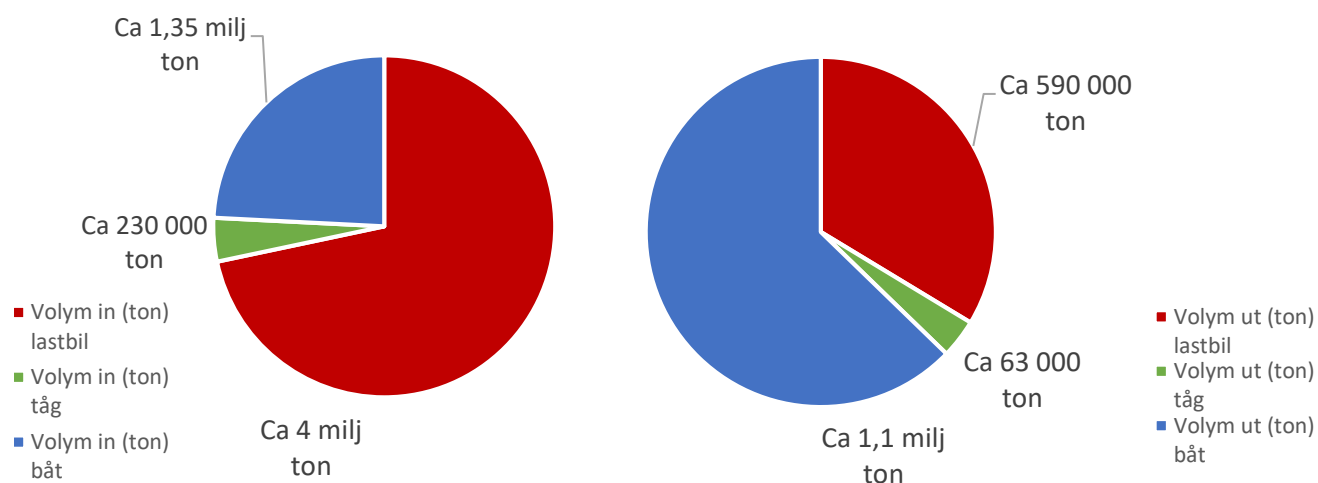
Boliden har sedan lång tid tillbaka visat intresse för att starta gruvbrytning i Rockliden som ligger 12 kilometer sydväst om Solberg, cirka 90 kilometer från Örnsköldsvik. Om Bolidens planer på gruvbrytning genomförs kommer stora godsvolymer att transporteras. Närmaste järnvägsanslutning ligger i Mellansel, på stambanan genom Norrland, och med möjlighet att via tvärbanan nå Örnsköldsvik och vidare till hamn i Örnsköldsviksfjärden.

4.1. Godskartläggning av lokala företag

Under 2017 och 2018 genomfördes intervjuer med 23 företag inom kemi-, skog- och tillverkningsbranschen i Örnsköldsviks kommun i syfte att kartlägga företagens godstransportbehov. Fokus har legat på transportsätten båt, tåg och lastbil. Nedan följer en sammanfattning av kartläggningen.

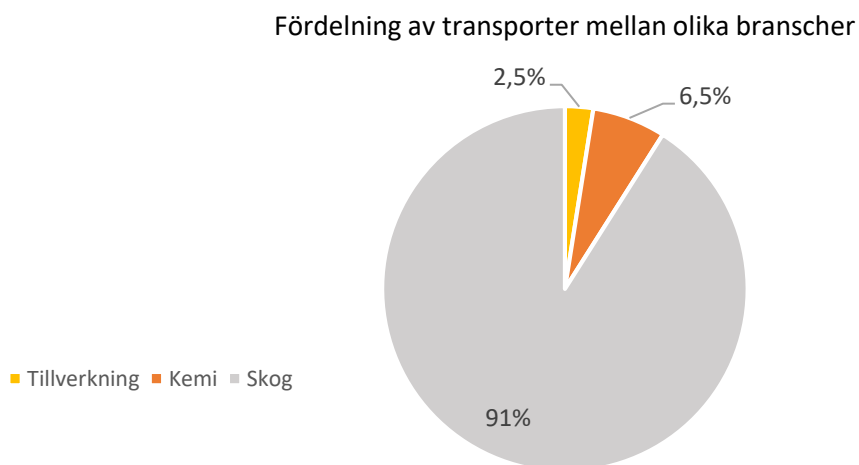
Sammanfattning av godskartläggningen

För de intervjuade företagens räkning ankommer sammantaget cirka 6 miljoner ton råvara in till Örnsköldsvik under ett representativt kalenderår. Av dessa råvaror anländer cirka 4 miljoner ton till sina mottagare med lastbil, 230 000 ton via tåg och ca 1,35 miljoner ton via båt (se figur 8, T.V). Minst 1,75 miljoner ton produkter framställs i Örnsköldsvik som sedan transporteras vidare. 590 000 ton transporteras med lastbil, 63 000 ton med tåg och 1,1 miljon ton via båt (se figur 8, T.H).



Figur 8. In- och utflödet av råvara inom Örnsköldsvik.

Företagen anger att volymerna på fem års sikt kommer öka till totalt minst cirka 6,8 miljoner ton råvara in och 2,1 miljoner ton produkter ut. På tio års sikt väntas volymerna öka ytterligare, till totalt minst 7 miljoner ton råvara in och 2,4 miljoner ton produkter. Om utveckling av ett mer storskaligt bioraffinaderi kommer till stånd på Domsjö verksamhetsområde är det helt andra



Figur 9. Skogsindustrin står för de flesta transporterna i Örnsköldsvik.

siffror; 11,7 miljoner ton in och 3,8 miljoner ton ut på tio års sikt.

Skogsindustrin står för merparten av transporter. 91 % av den totala mängden gods som kommer in till Örnsköldsvik består av skogsråvara (se figur 9) och av dessa utgörs 70% av lastbilstransporter. Motsvarande utgör skogsindustrins andel av utgående gods 70% varav 90 % går på båt. Metsä Board i Husum står för nästan 65 % av allt gods över kaj och över 55 % av alla transporter.

Cirka 4 miljoner ton av skogsråvaran transporteras med lastbil, vilket utgör 94 procent av alla lastbilstransporter. Det virke som kommer från närområdet, drygt 15 mils radie, går alltid med lastbil. Det möjliga skogsråvaruuttaget i närområdet kommer att vara i stort sett konstant under den kommande 20-årsperioden, utifrån skogsbeståndets ålder och möjliga avverkningstakt. Transporter från närområdet kommer också fortsatt att ske med lastbil enligt intervjuerna med företagen. Huvuddelen av godstransporterna till skogsindustrierna och därmed in till Örnsköldsvik bedöms se likadana ut under den kommande 10–20-årsperioden.

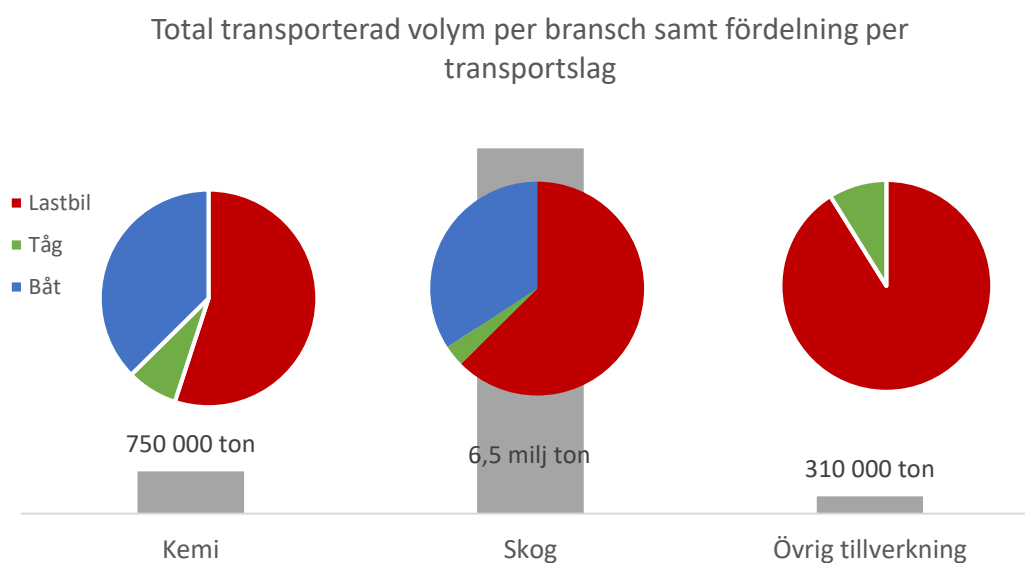
I godskartläggningen framkom att behovet av skogsråvara ökar något. Uttaget av skogsråvara kan dock inte utökas i närområdet och en ökad efterfrågan behöver därmed främst mötas med import av virke. Detta betyder att den tillkommande importen behöver transporteras via båt och tåg. Den ökande volymen med båt under den kommande femårsperioden bedöms vara 830 000 ton. Dessa behov kan komma att öka ytterligare om planerade investeringar i produktionskapacitet i närregionen genomförs.

Det kan konstateras att hamnverksamheten i dagsläget är utspridd på åtta olika lägen (nio om Metsä Boards hamn inkluderas). Samtliga lägen är av stor vikt för de företag som är verksamma på respektive plats. Det finns ett behov av en sammanhållen översyn av hur hamnverksamheten i Örnsköldsvik ska organiseras. Frågan om behovet av containerhamn uttrycks tydligt av två av de intervjuade företagen.

En av utmaningarna för kemibranschen i Örnsköldsvik är transporter av farligt gods. De intervjuade företagen är lokaliserade i anslutning till centrala stan med tunga, frekventa, transporter på väg och järnväg. En del av transportererna är helt hänvisade till järnväg utifrån lagkrav, medan andra kan gå med lastbil eller båt. Företagen kan inte se någon väsentlig förändring kring vilka transportslag som används. Intervjuerna synliggör att de farliga godsslagen har väldigt olika riskprofil.

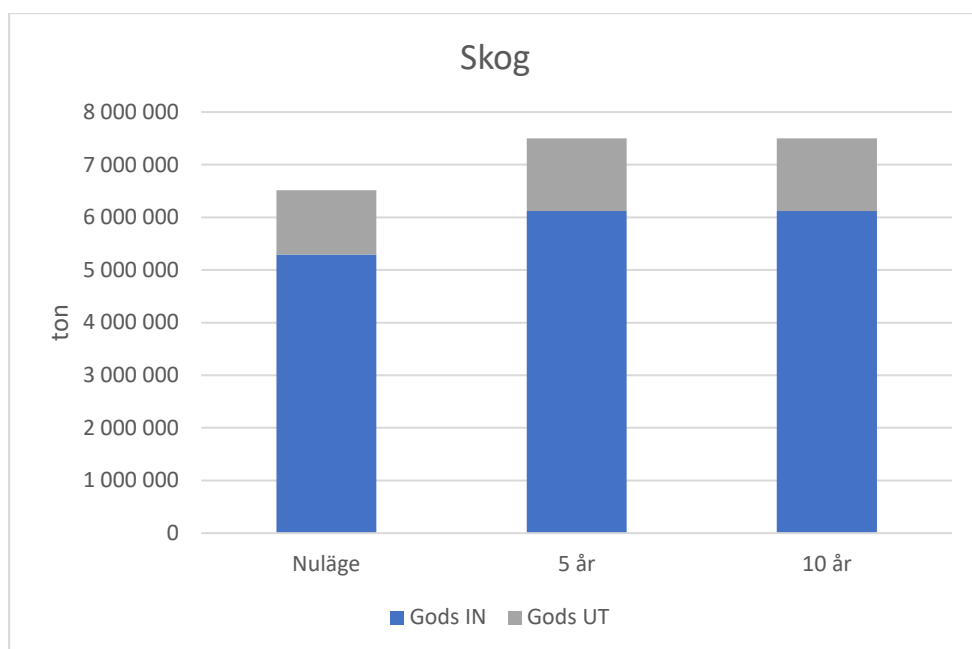
I intervjuerna framgår att många industrier är intresserade av att använda tåg i större utsträckning för sina transporter, men att det idag inte ses som kommersiellt gångbart. Bristerna i dagens järnvägssystem är i allt väsentligt kopplat till att ERTMS-systemet endast införts på en begränsad del av järnvägsnätet. Så länge detta inte förändras kommer inte heller järnvägs- och kombiterminalen i Arnäsvall att användas av industrin i någon större utsträckning.

När det gäller transporter till och från företag inom tillverkningsbranschen kommer 100 procent av ankommande gods in på lastbil. I de flesta fall uppges lastbilstransporter vara nödvändiga även för uttransporterna, utifrån ”just-in-time”-krav hos kunden. Flera företag beskriver tåg som ett önskvärt men omöjligt transportval utifrån sämre flexibilitet och högre kostnader.



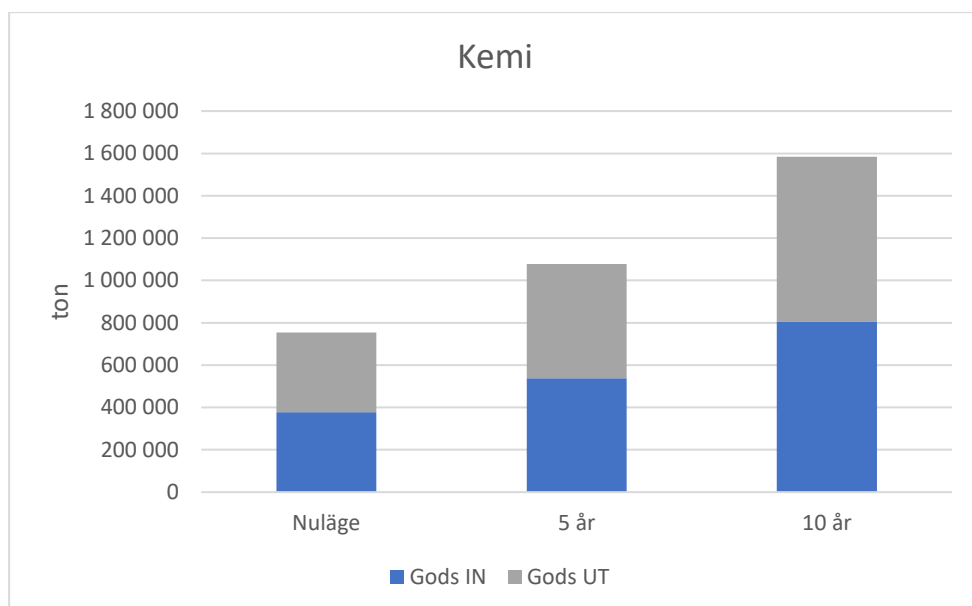
Figur 10. Total transporterad mängd gods (i ton) i Örnsköldsvik per bransch och transportslag.

När man ser på utvecklingen per bransch och lägger in de uppgifter som företagen lämnat om sina planerade produktionsökningar syns tydligt att skogsbranschens godstransporter ökar med cirka 15 procent på fem års sikt, och sedan behåller den nivån (se figur 11).



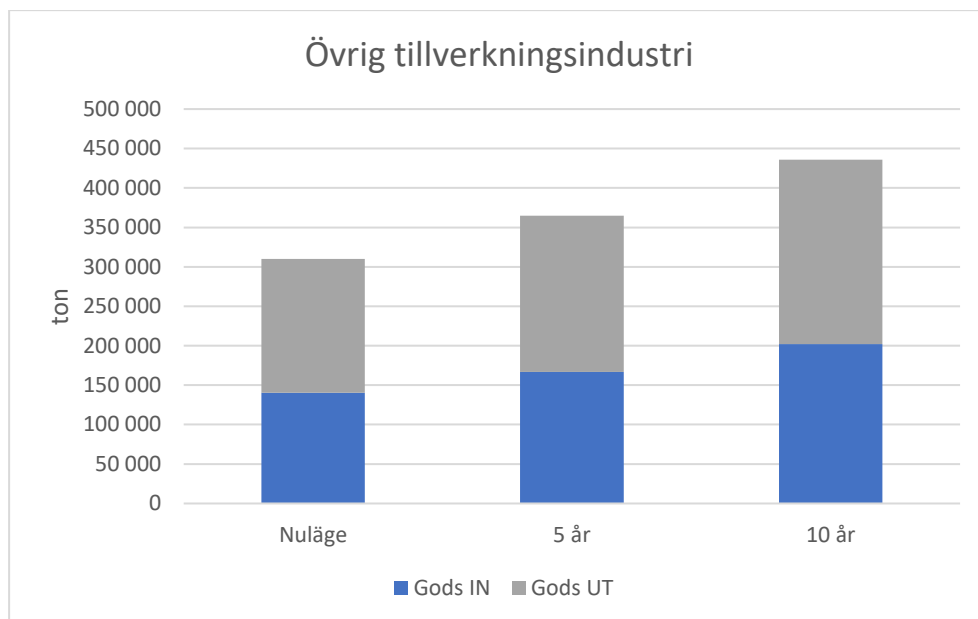
Figur 11. Skogsindustrins godstransporter totalt (i ton) nuläge och prognos på 5 respektive 10 års sikt med hänsyn till de intervjuade företagens planerade produktionsökningar.

Vad gäller kemiföretagen är prognosen att mängden godstransporter på fem års sikt ökar med 40 procent, och sedan ytterligare aviseringar om uppgång (se figur 12). Dock kan sägas att det är endast ett par företag som står för den stora ökningen.



Figur 12 Kemibranschens godstransporter totalt (i ton) nuläge och prognos på 5 respektive 10 års sikt med hänsyn till de intervjuade företagens planerade produktionsökningar.

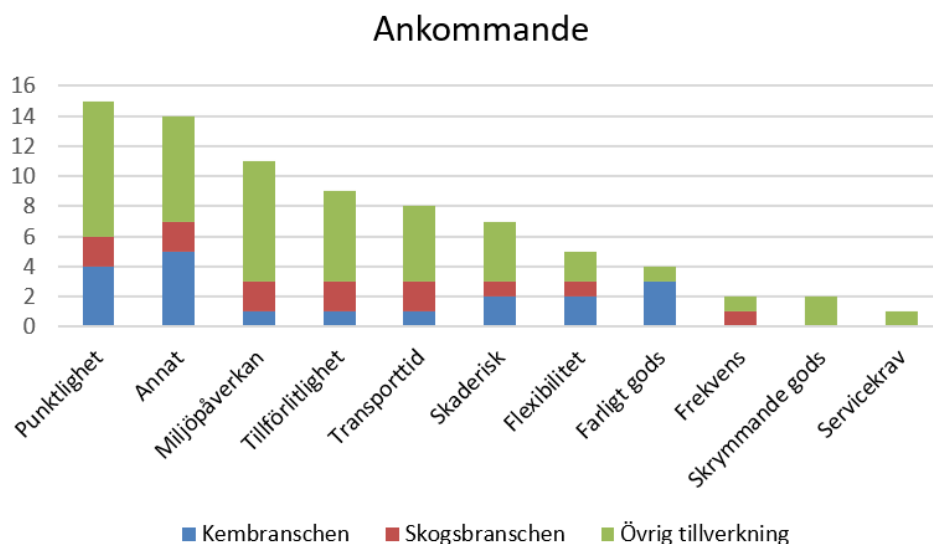
Godstransporterna inom övrig tillverkningsindustri ökar på fem års sikt med cirka 15 procent (se figur 13). På tio års sikt ökar produktionen och transporterna ytterligare 15 procent.



Figur 13 Tillverkningsindustrins godstransporter totalt (i ton) nuläge och prognos på 5 respektive 10 års sikt med hänsyn till de intervjuade företagens planerade produktionsökningar.

Faktorer som styr valet av transportsätt

De intervjuade företagen har också angett vilka faktorer bortsett från ekonomi som i dagsläget styr valet av transportsätt. I figur 14 visas faktorer som styr val av transportsätt redovisade per bransch för ankommande gods och i figur 15 avgående gods. Viktigt att komma ihåg är att intervjuerna gjorts med sex företag i kem- respektive skogsbranschen, och med elva företag i övrig tillverkning. Därför finns det totalt fler svar i övrig tillverkning.

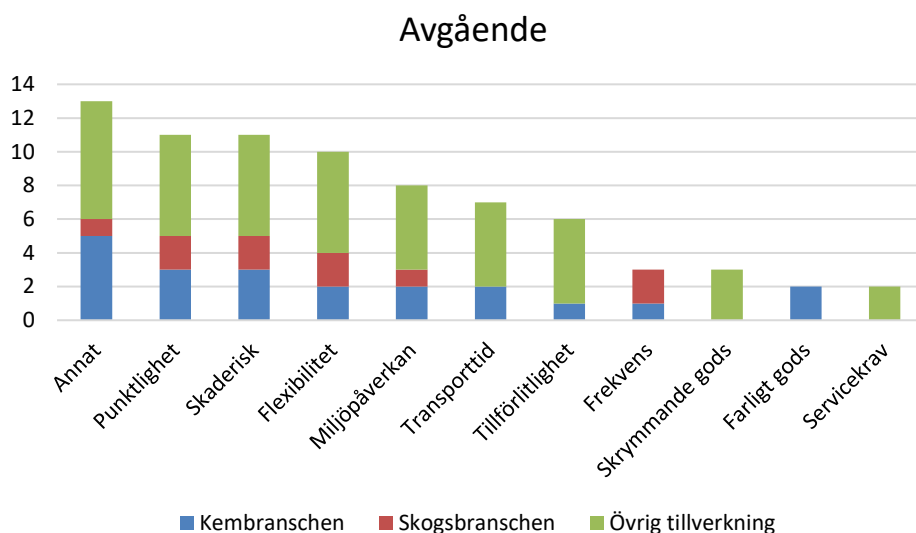


Figur 14. Faktorer som styr val av transportsätt för ankommande gods. Branschvis redovisade.

För ankommande gods anger företagen att punktlighet är viktigast, tätt följt av "annat" och miljöpåverkan. Kring punktlighet nämns i flera fall begränsad lagerförmåga och risk för produktionsstörning om råvaran inte kommer i tid. I kategorin annat ryms ett flertal olika styrande

faktorer såsom att ansvaret för transporten ligger helt hos leverantören, arbetsmiljökrav, särskilda tillverkningslicenser och efterlevnad av avtal som koncernen slutit.

Vad gäller miljökrav finns det flera företag som har grön profilering, och transportkedjornas miljöpåverkan ingår som självklara delar i det arbetet. Regler kopplade till transporter av farligt gods styr också val av transportsätt.



Figur 15. Faktorer som styr val av transportsätt för avgående gods. Branschvis redovisade.

För avgående gods kommer ”annat” först på listan, och punktlighet och skaderisk delar andra plats. I kategorin ”annat” ryms även här exempelvis arbetsmiljökrav, lagerförmåga, tillverkningslicenser och koncernavtal. Det som tillkommer i flera fall är krav från kunderna. Att punktlighet är högt värderad kan bero på att färdiga kemiska produkter är sårbara och känsliga även med avseende på tid varför punktlighet även hör ihop med skaderisk.

Sammanfattningsvis ser vi att punktlighet och miljöpåverkan ligger högt som styrande faktorer för såväl ankommande som avgående gods, oaktat kategorien annat. Punktlighet är den enskilt viktigaste faktorn. Vi ser även att transporttid inte viktas särskilt högt. Detta torde innebära att det finns en potential att byta transportslag från väg till mer miljövänliga alternativ som sjöfart eller järnväg.

Slutsatser från godskartläggningen

Kartläggningen av företagens godstransportbehov resulterade i ett antal slutsatser som sammanfattas nedan.

- *Tyngre vägtransporter:* En stor andel av transporterna utgörs av lastbilstrafik och huvuddelen av godstransporterna till skogsindustrierna bedöms se likadana ut under den kommande 10–20-årsperioden. Detta gör att en effektivisering av transporterna, exempelvis genom tyngre vägtransporter, är en viktig fråga.
- *Säkra och öka kapaciteten för transport via sjöfart:* Behovet av skogsråvara kommer troligtvis öka något över tid. Efterfrågan på skogsråvara kan dock främst mötas med

import och det bedöms bli en ökad volym som transporteras via sjöfart. Volymen kan komma att öka ytterligare om planerade investeringar i produktionskapacitet i närregionen genomförs. Frågan om säkrad och ökad kapacitet för transport via sjöfart är därför viktig och prioriterad enligt de intervjuade företagen. Det finns även ett behov av en sammanhållen översyn av hur hamnverksamheten i Örnsköldsvik ska organiseras.

- *Stadsutveckling och transporter med farligt gods:* Transporter med farligt gods är en utmaning vid samhällsplanering och stadsutveckling. De intervjuade företagen är lokaliserade i anslutning till centrala stan och genererar tunga, frekventa, transporter på väg och järnväg med farligt gods som har väldigt varierande riskprofil.
- *Intresse av ökade järnvägstransporter:* Flera av de intervjuade företagen är intresserade av att i större utsträckning använda tåg för sina transporter. Bristerna i dagens järnvägssystem är i allt väsentligt kopplat till att ERTMS-systemet endast införts på en begränsad del av järnvägsnätet. Flera företag beskriver tåg som ett önskvärt men omöjligt transportval utifrån sämre flexibilitet och högre kostnader.

4.2. Prognos för godstransporter i Örnsköldsvik 2040

Att göra en prognos för den framtida utvecklingen av godsflödet fram till 2040 innehåller många osäkerheter. Enligt Trafikverkets nationella prognoser för godstransporters utveckling på väg, järnväg, sjöfart och flyg förväntas godstransporterna öka med 1,4–1,9 % fram till 2040 beroende på transportslag. Att göra prognoser för hur godstransportökningen i kommunen långsiktigt kommer att utvecklas utifrån de nationella prognoserna är mycket svårt då satsningar eller utveckling hos några få företag kan ha en helt avgörande inverkan på godsflödet. Satsningar på ett nytt bioraffinaderi och/eller en gruvetablering i Rockliden skulle avgörande förändra godsflödet och öka godsvolymen flerfaldigt. Det innebär att aktiva beslut hos näringslivet kommer att vara helt avgörande för godsutvecklingen.

Utifrån intervjuerna med företagen går det att få en prognos för godset de närmaste fem åren med en ökning av ca 15-20 % och en fortsatt ökning under de följande fem åren motsvarande ca 25% mer gods än idag. Om Örnsköldsvik efter 2030 skulle ha en godsutveckling i nivå med den nationella godstransportprognosen kan det betyda en ytterligare ökning av godstransporterna med 15-20%, vilket skulle innebära en total ökning på nästa 50% jämfört med dagens transporter.

En avgränsning av godskartläggning till de 23 största tillverkande företagen gör att exempelvis handeln och e-handelns andel av godsflödet lokalt inte är en del av prognosen på fem respektive tio års sikt. Den nationella trenden pekar mot att handel via nätet kommer att fortsätta öka, vilket ställer krav på effektiva logistikkedjor.

För att möta en ökad efterfrågan på skogsråvara som inte kan tillgodoses lokalt är en säkrad och ökad kapacitet för transport via sjöfart viktig enligt de intervjuade företagen. Även den nationella satsningen på utveckling av närsjöfart kan bidra till en ökning av sjöfartens andel av godstrafiken.

Tyngre vägtransporter är en viktig fråga då en stor andel av transporterna utgörs av lastbilstrafik. Det går också i linje med den tydliga trenden inom godsbranschen där transporterna effektiviseras genom att dem görs längre och tyngre. Dock finns ett intresse att använda tåg i större omfattning hos de tillfrågade företagen. En förflyttning av viss andel gods från väg till järnväg och sjö är

nödvändig för att klara en omställning mot mer hållbara godstransporter, vilket är i linje med internationella och nationella politiska mål.

När det gäller transporter till och från företag inom tillverkningsbranschen kommer allt ankommande gods via lastbil och i de flesta fall uppges lastbilstransporter vara nödvändiga även för uttransporterna. Dock står tillverkningsbranschen endast för ca 5% av de totala godstransporterna in och ut till Örnsköldsvik.

Några få aktörer har mycket stor påverkan på mängden godstrafik. När det kommer till den förväntade produktionsökningen hos kemiföretagen som intervjuats så är det endast ett par företag som står för en 40 procentig ökning.

5. Analys av infrastruktur för godstransporter

I detta kapitel analyseras de infrastrukturanläggningar som kommunen ansvarar för, anläggningarnas nuläge, förväntade utveckling samt förslag till åtgärder.

Effektiva och hållbara transporter är en viktig förutsättning för att säkra tillväxt och utveckling av Örnsköldsviks exportintensiva näringsliv. För ett effektivt och väl fungerande transportsystem för gods behövs en väl fungerande infrastruktur - ett bra vägnät som knyter samman hamnanläggningar och järnvägsterminaler och industrin till en väl fungerande helhet. I många fall transporteras godset i en transportkedja som involverar mer än ett trafikslag. Intermodala knutpunkter och en infrastruktur som skapar förutsättning för att klara överflyttningar av gods mellan transportslagen kommer i framtiden att bli allt viktigare. Godstransportsystemets behöver vara flexibelt för att kunna skapa rätt förutsättningar för långsiktig hållbarhet och samhällsekonomisk effektivitet.

5.1. Befintlig infrastruktur och tillgång till allmän hamn i Örnsköldsvik

Infrastrukturen för godstransporter i Örnsköldsviks kommuner utgörs av vägnätet, godshamnar och en järnvägsanknuten godsterminal (se figur 16). Vägnätet domineras av E4 som går genom centralorten, mindre nationella vägar som 348 och 352, kommunala vägar och över 800 kilometer enskilda vägar varav 400 kilometer som förvaltas av kommunen.

I Arnäsvall finns en godsterminal med direkt anslutning till Botniabanan, en bana som utgör en del av det europeiska TEN-T nätet. Spåranslutning för industrier finns till Metsä i Husum och till verksamhetsområdet i Domsjö. Genom Örnsköldsviks kommun går både Botniabanan och stambanan genom norra Sverige. Dessa järnvägsstråk är sammanlänkade via Mellanselsspåret.

Med stor andel skogsindustri är godstransporter via sjöfart avgörande. I Örnsköldsviks kommun finns idag nio godshamnar. I åtta av dessa hanteras verksamheten av kommunens bolag Örnsköldsviks Hamn & Logistik AB.

Hamnen i Husum ägs av Metsä Board och är Örnsköldsviks största hamn med avseende på godsvolym. Hamnen byggdes ut under 2015 för cirka 110 Mkr för att klara framtida behov och de finska ägarna planerar nu ytterligare investeringar i fabriken för ca 3 miljarder kronor. All verksamhet i Husum hamn är kopplad till Metsä Boards verksamhet varför Husums hamn inte analyseras vidare i denna rapport.

I Örnsköldsvik såväl som i de flesta av landets hamnstäder har enligt lag (1983:293) en allmän farled och en allmän hamn inrättats då den ansågs ha väsentlig betydelse för allmänheten. ÖHL har huvudmannaskapet att sköta Örnsköldsviks allmänna hamn vilket bland annat innebär farledsutmärkning och ett ansvar för att isbrytning sker. Huvudmannaskapet innebär rättigheter att ta ut fartygs- och hamnavgifter i den allmänna hamnen samt ett åläggande att sköta fartygs- och hamnstatistik till myndigheter. Funktionaliteten i Örnsköldsviks allmänna hamn har sedan inrättandet successivt urholkats, bl.a. i samband med att Stadskajen inte längre fungerar som industrihamn m.m.

För en fortsatt utveckling av Örnsköldsviks näringsliv och för att Örnsköldsvik fortsatt kan vara ett attraktivt lokaliseringsalternativ för nya företag är det viktigt att det finns en allmän hamn med god funktion avseende bl.a. containerhantering och för byte av transportslag. En allmän hamn är en hamn som är öppen för alla kunder, Hörneborg, Husum och Alfredshem är idag inte allmänna

hamnar utan bara öppna för några få företag. Övriga hamnar i kommunen (se tabell i avsnitt 4.2.) är allmänna men de har begränsad funktionalitet avseende lassning, lossning, längd, djupgång, överflyttning av gods. I nuläget finns således allmänna hamnar i kommunen men deras funktionalitet är otillräcklig ur ett modernt logistikperspektiv. Se vidare diskussion kring detta i avsnitt 4.4. om Hörneborg och Domsjö.

5.2. Nollalternativ

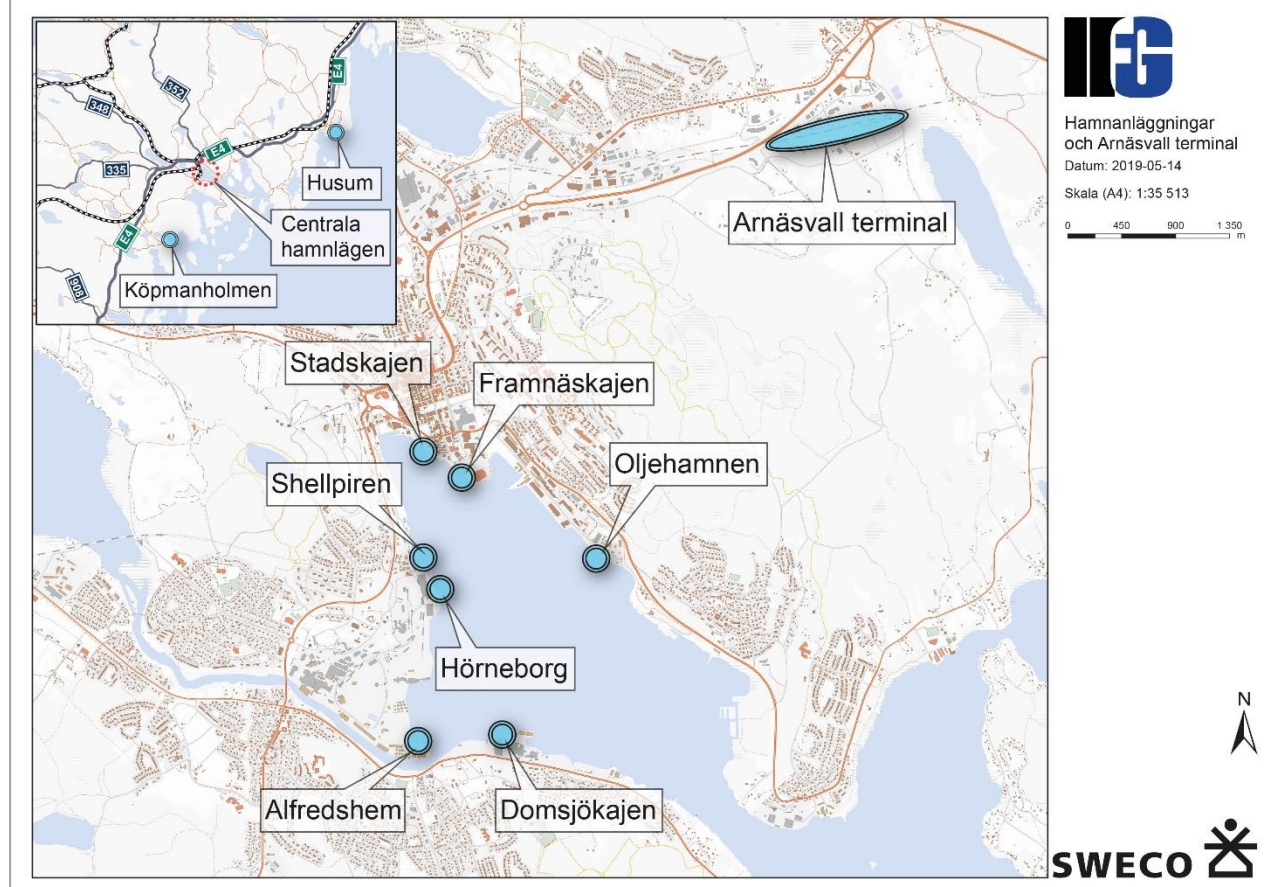
Det vi i följande text benämner nollalternativ innebär att dagens struktur på hamnar m.m. bibehålls, men ingen ny kapacitet eller funktionalitet tillförs genom nyinvesteringar. Ett nollalternativ för transportsystemets infrastruktur innebär således att samtliga anläggningar, vägnät, hamnar och godsterminalen bibehålls i nuvarande utformning. Ingen utveckling av anläggningarna eller omlokalisering av verksamheten sker. Underhåll och reinvesteringar som måste göras för att klara dagens verksamhet kommer att ge gradvis ökande underhållskostnader. Bara inom 2-3 år kommer dessa underhållskostnader att sammantaget ha överstigit 100 Mkr. Muddring och sanering blir dessutom aktuellt för fyra av hamnarna på längre sikt. Förutsättningar för att utveckla godstransporter med exempelvis containerhantering och effektiva byten mellan transportslag kommer inte att vara möjligt inom ramen för nollalternativet. Ingen ytterligare fri kapacitet kommer att finnas i Örnsköldsviks allmänna hamn vilket gör det svårt för nya aktörer att välja sjöfart. Med nollalternativet kommer kommunen inte att klara den omställning mot mer hållbara transportslag med större andel båt och tåg i den omfattning som nationella mål anger.

Om inga satsningar på att utveckla transportsystemet inom kommunen görs är det utredningens bedömning att Örnsköldsvik kommer att tappa sin ställning som välutvecklad industriort och kommunen förlorar på sikt attraktionskraft som lokaliseringsort för nya verksamheter inom industri och tillverkning.

I kapitlet görs därför en genomgång, objekt för objekt, över nuläget för infrastrukturen i kommunen samt vilka satsningar som behöver göras för att förnya, effektivisera och modernisera godstransporterna i kommunen. Följande ”anläggningar” beskrivs förutom Husum i tur och ordning kapitlet (av kartan på nästa sida framgår var de olika objekten är lokaliserade i kommunen):

Infrastruktur-anläggningar för gods	Kommentar
Husum Hamn	Ägs och drivs av Metsä Board (beskrivs ej vidare i denna rapport)
Stadskajen	Verksamheten drivs av ÖHL, endast passagerarfartyg och stadsfartyg
Hamnen i Hörneborg och Domsjöhamnen	Verksamheten drivs av ÖHL
Oljehamnar med koppling till cisterner (Shellpiren, Oljehamnen och Alfredshem)	Verksamheten drivs av ÖHL, enbart flytande gods
Framnäskajen	Verksamheten drivs av ÖHL, nyttjas av Cementa
Köpmanholmens hamn	Verksamheten drivs av ÖHL, begränsat nyttjande
Godsterminal i Arnäsvall	Verksamheten drivs av ÖHL

Farled för Örnsköldsvikfjärden	
Vägnät för godstrafik	I rapporten diskuteras främst det kommunala vägnätet



Figur 16. Infrastrukturanläggningar i Örnsköldsvik.

5.3. Stadskajen

Nuläge

Det som en gång i tiden var Örnsköldsviks allmänna hamn med ett djup på över 6,5 respektive 7,2 meter och 300 meter kajlängd och var en viktig plats för hantering av godstransporter ligger inte längre i utkanten av staden. Stadskajen är idag kringbyggd av bostäder och hotell som ett resultat av de senaste decenniernas stadsutveckling i Örnsköldsvik. Numera är det de två byggnadsmminnesmärkta kranarna och resterna av hamnspåret som påminner om stadskajens historiska betydelse som hamn. Idag används kajen som besöksnäringshamn med ett fåtal anläp per år av kryssningsfartyg eller motsvarande.

Förväntad utveckling

Stadskajen fortsätter att kunna användas som hamn men inte för godshantering. Höga kusten utvecklas som besöksmål och det märks både i Örnsköldsvik och Härnösand. En ökande kryssningstrafik och turisttrafik gör att Härnösand investerar 50 miljoner kronor i upprustning av utsprångskajen för att kunna ta emot upp till 300 meter långa fartyg. Även i Örnsköldsvik kan en ökande besöksnäringstrafik förväntas.



Figur 17. Stads kajen – nutid och dåtid.

Förslag till åtgärd

Behåll Stads kajen som hamn men enbart besöksnäringstrafik. På sikt måste vi då kunna erbjuda dricksvatten med hög kvalitet, elanslutning behövs på längre sikt p.g.a. högre ställda miljökrav som gör att dieselmotorerna inte kommer att kunna köras på tomgång. Grävatten kan lösas med sugbilar och kräver ingen direkt investering. Kostnaden för att installera el och dricksvatten behöver utredas.

5.4. Hamnen i Hörneborg och Domsjöhamnen

Nuläge – Hamnen i Hörneborg

Hörneborg är den mest trafikerade, och volymmässigt största hamnen inom ÖHLs verksamhet. Hamnen är inte en allmän hamn utan används enbart av Domsjö Fabriker AB enligt ett avtal parterna emellan och det gods som hanteras utgörs av massaved, flis, kvistmassa, lignosulfonat och cellulosa. Under 2018 var antalet fartygsanlöp 105 stycken, en ökning med ca 20 procent gentemot de föregående åren. Hamnens kapacitet bedöms klara en ytterligare produktionsökning av Domsjö Fabriker med ca 10 procent.

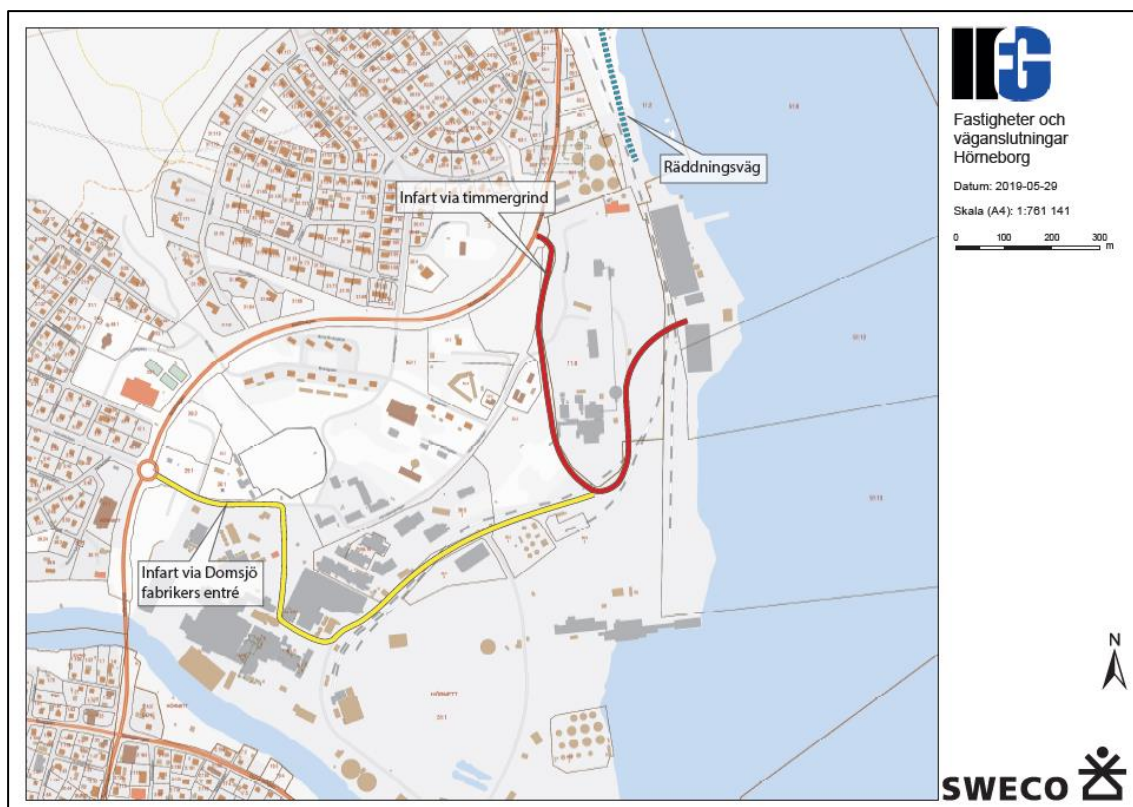
I Hörneborgs hamn finns en järnvägsanslutning mot Botniabanan. Godstransporter på järnväg till Domsjö verksamhetsområde sker idag i viss omfattning, främst av timmertåg och transporter av farligt gods. Transporterna begränsas i viss mån av att ERTMS inte införts på alla tåg. Järnvägstransporterna går till eller från verksamhetsområdet och ingen överflyttning mellan transportslag sker idag.



Figur 18. Hamnen i Hörneborg och Shellkajen.

Utöver löpande underhåll av kaj, magasin, kranar och maskiner finns ett akut behov av att hantera piren som idag är avstängd för godshantering på grund av uttjänta pålverk. Pålkajen är i bristande skick och kräver ständiga reparationer och hamnen har bärighetsbegränsningar. Uppskattade kostnader för att bibehålla Hörneborg i ett skick som långsiktigt klarar av den verksamhet som finns idag ligger på 50-60 Mkr. En förutsättning för genomförande av underhållsinsatser är att verksamheten vid Hörneborgs hamn måste kunna bedrivas utan längre avstängningar. En utredning har genomförts där man tittat på alternativa åtgärder för nuvarande bristfälliga pir och olika alternativ för en utökning av kaj- och lagringskapacitet.

Hamnen saknar en direkt väganslutning och infarten går via vaktstugan vid Domsjö fabrikers entré och godstransporter går in via timmergrinden, se figur 19. Flera godsintensiva företag är etablerade inom Domsjö verksamhetsområde och trafiksituationen både till/från och inom området är ansträngd. En väganslutning efterfrågas för hamntillsyn samt för att besättning på båtar som ligger inne i hamn ska kunna ta sig in till Örnsköldsvik centrum utan att behöva ge sig in på industriområdet. En räddningsväg till hamnen går längs Varvskajen.



Figur 19. Hamnen i Hörneborg, fastighetsgränser och väginfrastruktur.

Nuläge - Domsjö

Domsjöhamnen är den näst mest använda av ÖHL:s hamnanläggningar och är den hamn som närmast fungerar som en allmän hamn idag. Bristen på lagringsytor i anslutning till kajen är ett problem. Hamnen ägs av Örnsköldsviks kommun och arrenderas av ÖHL. Hamnen används i huvudsak för Högländssågens export av sågade och hyvlade trävaror främst till Storbritannien. För vissa volymer från Högländssågen går exporten från Holmsund och Skutskär (i den mån containerhantering krävs). Holmen Skog använder hamnen i begränsad omfattning för rundtimmer. Kajlängd för Domsjöhamnen är 130 meter och max djupgående vid kaj är 6,3 meter. Antalet fartygsanlöp har ökat och mer än fördubblats på fyra år. Under 2018 var antalet anlöp 26 stycken. Den främsta orsaken till ökningen är att Högländssågens verksamhet har expanderat. Hamnens kapacitet är i stor sett fullt utnyttjad av dagens transporter och kommer inte på sikt att klara den volymökning som Högländssågen aviserat.

Domsjöhamnen har ett mer eller mindre akut behov av att kajen förstärks. Kostnadsuppskattning för åtgärder som kommer att krävas inom fem åren ligger i nivå 25-30 Mkr. Läget för Domsjöhamnen vid Moälvens utlopp gör att en uppgrundning sker och att behov av muddring finns på sikt. Hamnen har en begränsning avseende fartygsstorlek redan idag och kommer inte att klara framtidens större fartyg. Muddring av bottenmassor kommer att vara kostsam då förorenade bottensediment kräver sanering/efterbehandling. En muddring behöver göras vart 5-7 år till en kostnad av ca 1 Mkr för att återställa befintligt djup enligt vattendom. Vattendomen är dock inte tillräcklig för dagens och framtidens fartyg och muddringskostnaden framöver kommer att bli högre.



Figur 20. Domsjöhamnen

Förväntad utveckling

Hållbarhet blir allt viktigare och bioekonomi en väg fram för hållbar tillväxt. Det innebär att framtiden för skogsindustrin är positiv och förädling av skogsråvara kommer att vara en fortsatt viktig näring för kommunen. Med en stark utveckling, nya produkter och nya marknader förväntas godsflödet öka. Högländsågen räknar med att volymerna ökar 10% per år de närmaste fyra åren. Sekab planerar för 60% ökning. För Domsjöfabriker finns två alternativa framtidsscenario där en fortsatt verksamhet som idag skulle medföra en produktionsökning på ca 10% de närmaste åren. Ett annat scenario är utvecklingen av ett nytt bioraffinaderi, som gör att volymerna skulle öka radikalt. Uttaget av skogsråvara i regionen bedöms långsiktigt kunna ligga på dagens nivå med hänsyn till skogens tillväxt, upptagningsområde och transportkostnader. För ett nytt bioraffinaderi skulle behovet av skogsråvara öka flerfaldigt, men den del av skogsråvaran som transporteras på bil från inlandet skulle ligga i samma omfattning som idag och det ökade behovet av rundtimmer skulle tillgodoses via sjöfart.

Företagens planer och Trafikverkets långtidsprognos för godstransporter pekar entydigt på att godstransporterna kommer att öka i framtiden. För skogsråvara kommer de ökade transporterna främst att gå via sjöfart men även järnvägstransporter kan vara aktuellt. Det är viktigt att utifrån behoven skapa möjligheter för att kunna flytta över gods från vägtransport till sjöfart eller järnväg. Att skapa förutsättning för dessa intermodala förflyttningar och flexibilitet mellan transportslagen ligger både i kommunens och näringslivets intresse och samtidigt i linje med inriktningen i den nationella godstransportstrategin. Hamnutvecklingen är avgörande för skogsindustrins förutsättningar i Örnsköldsvik.

Trender inom sjöfart går mot större fartyg och en ökad containerhantering, inte minst när det gäller exporten av skogsprodukter, vilket påverkar kundernas krav på hamnarnas utformning. Förutsättningarna finns att containerfartyg i framtiden kan trafikera Örnsköldsvik till framförallt

Hamburg, Bremerhaven eller Antwerpen. Där kan omlastning ske till större containerfartyg för att leverera containrar ”över-sjö”. Utvecklingen av feedertrafik och närsjöfart blir allt vanligare i mindre hamnar och Örnsköldsvik skulle kunna hitta sin nisch kopplat till denna typ av transport.

Mellan Domsjö verksamhetsområde och Örnsköldsviks stadskärna på Örnsköldsviksfjärdens västra sida ligger Varvskajen. Kommunen har i den fördjupade översiktsplanen för centralorten pekat ut Varvskajen som utvecklingsområde, vilket innebär att kommunen planerar att exploatera området med en blandning av bostäder och centrumverksamheter. Dialog har förts mellan projektet och kommunens mark- och exploateringsavdelning, bedömningen som görs är att dessa exploateringar inte ska störa Domsjö verksamhetsområde och de för näringslivet viktiga godstransporterna. I detaljplanefasen kommer miljöfrågor som farligt gods och buller att utredas.

Analys

Kapaciteten i Hörneborg och Domsjö är nära på fullt utnyttjad, en allmän hamn med nödvändiga funktioner saknas i kommunen. Det gör sammantaget att man inom några år inte kommer att klara den ökning av godstransporter som företagens planerade produktionsökningar kommer att resultera i. Att godstransporterna via sjöfart kommer att öka följer de nationella prognoserna och den målsättning som Trafikverket har att flytta över gods från väg till sjöfart. Men med nuvarande hamnkapacitet i Domsjöhamn och i Hörneborg kommer målsättningen att öka andelen sjöfart inte heller att kunna tillgodoses.

För en hamnverksamhet utspridd på många operativa enheter kommer underhållet på sikt att vara en ekonomisk belastning. Önskvärt är att man kan avveckla några hamnlägen och koncentrera både de åtgärder som krävs och även hamnverksamheten till färre platser än idag.

Hörneborgs hamn är den både intäkts- och volymmässigt största hamnen varför en långsiktig hamnutveckling utan Hörneborg inte är rimlig. Hamnen har fördelar med ett bra djup och en järnvägsanknytning. Domsjöhamnen är den volymmässigt näst största och har stora underhållsbehov. Båda hamnarna har behov av omfattande åtgärder inom några år för att kunna bibehålla den hamnverksamhet som är idag, bedömningen är att reinvesteringen för bägge hamnarna ligger i nivån 80-90 Mkr.

En förutsättning för att Hörneborgs hamn ska kunna utvecklas både gällande kapacitet och funktion är att hamnen får status som allmän hamn i Örnsköldsvik och att den kan användas för godstransporter för andra aktörer än de inom Domsjö verksamhetsområde. Nya kunder skulle initialt bli Högländssågen och Holmen skog som idag använder Domsjöhamnen, men även nya kunder av företag som inte transporterar något gods via hamnar som exempelvis Gummigrossen. Den stora investering som en hamnutveckling innebär kan inte motiveras om inte både antalet kunder och mängden transporterat gods förväntas öka. I Hörneborg finns utvecklingsförutsättningar för att skapa en intermodal knutpunkt eftersom hamnen har en järnvägsanslutning mot Botniabanan. Det avgörande för ett inriktningsbeslut är att det finns behov från näringslivet, satsningar som tydligt pekar på en verksamhet med en långsiktig ökning av gods eller krav på annan hantering, exempelvis containerisering.

Två detaljförslag gällande utveckling av Hörneborgs hamn har studerats och de innebär att man bygger ut kajen antingen norrut eller söderut, se figur 21. Förslagen omfattar en förlängd kaj och utökade lagringsytor men i olika utbyggnadsritningar. I båda alternativen behöver piren och befintligt magasin rivras, delar av kajen muddras samt att delar av hamnplanen behöver förstärkas

då geotekniska undersökningar visar att den inte har tillräcklig bärighet. Förstärkningsåtgärder bör dimensioneras för att klara laster för en framtida containerhantering.



Figur 21. Hörneborg – Hamnutveckling alternativ Norr och Söder avseende förlängning av kaj.

Alternativ Hörneborg Norr, innebär att kajen förlängs i riktning mot Shellkajen, lagerytor utökas med ca 9 000 m². Bedömd kostnad för förstärkningsåtgärder, reinvestering och hamnutveckling ligger i nivån 280-335 Mkr.

Alternativ Hörneborg Söder, innebär att kajen förlängs söderut och eventuellt skapas förutsättningar för en ytterligare en kaj på södra sidan av hamnplanen. Lagerytor utökas med ca 18 000 m². Bedömd kostnad för förstärkningsåtgärder, reinvestering och hamnutveckling ligger i nivån 460-500 Mkr.

En viktig faktor i beslut om hamnutbyggnadsalternativ är näringslivets behov och förväntade utveckling samt möjlighet till medfinansiering. Det innebär att hamnutvecklingen behöver ske i nära samverkan med industrin och med Trafikverket och Region Västernorrland.

Att flytta godshanteringen från Domsjöhamn och Höglandssågen till Hörneborgs hamn innebär en ökad transportkostnad och kräver ett lagringsutrymme i Hörneborg. För Höglandssågen är en övergång till container av intresse. Idag är containerhantering inte möjlig vid någon av Örnsköldsviks kommunala hamnar och det gods som skickas via container till och från Örnsköldsvik går på lastbil till Umeå. Vid en utbyggnad av Hörneborg bör man säkerställa att framtida utveckling mot containerhantering är möjlig. De undersökningar som har utförts visar att bärigheten för nuvarande hamn inte klarar de belastningar som en containerhantering medför. Containerhantering måste förläggas där befintlig hamnplan grundförstärks alternativt på ny del av hamnanläggningen som kan konstrueras för de laster som containerhantering medför. En framtida verksamhet med containerhantering medför ytterligare behov av investering av kranar i nivån 40 Mkr

En översyn av logistiklösning krävs för att klara en ökad hantering av gods med lastbilstrafik till och från hamnen. En bra väganslutning för en effektiv lastning/lossning som inte inkräktar på

hamnplanens ytor krävs. Korsningsutformning vid Timmervägens anslutning till Modovägen har brister, se PM *Vägnät för framtida godstransporter* för beskrivning. Ökade lagringsytor kommer att behövas om verksamheten ökar i volym och hamnen får fler godskunder.

För att fördjupa kunskapen och lyfta frågeställningar kring hamnen i Hörneborg inklusive transportvägar till/från/inom industriområdet har en SWOT-analys genomförts med berörda parter från näringslivet, räddningstjänsten och kommunen inom IFG-projektet. Resultatet av SWOT-analysen ligger till grund för analysen i detta avsnitt och redovisas i bilaga SWOT Hörneborg.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att verksamheten fortsatt ligger kvar i Hörneborgs hamn och i Domsjöhamnen. De åtgärder för underhåll, reparationer och reinvesteringar som krävs för att klara fortsatt drift genomförs till en bedömd kostnad av 80-90 Mkr inom de närmsta åren samt ytterligare kostnader för muddring av Domsjöhamn på grund av uppgrundning.

Nollalternativet innebär att planerade produktionsökningar på sikt ej bedöms klaras. Dessutom kommer det i Domsjö hamn fortsatt vara en begränsning av storleken på fartyg för transporter av Höglandssågens varor, vilket gör att man även framåt kommer att använda hamnen i Holmsund för utlastning och Örnsköldsvik kommer i praktiken att sakna en allmän hamn. Med nollalternativet kommer endast en begränsad produktionsökning att klaras via sjöfart och möjlighet för överflyttning av gods från väg till sjöfart förblir i det närmaste obefintlig.

Förslag till åtgärd

Hörneborgs hamn utvecklas till en allmän hamn med kapacitet att ta emot fler fartyg samtidigt. Hamnens förutsättningar att bli en intermodal knutpunkt med koppling mot järnvägsnätet och en utvecklingssatsning bör anpassas för en framtida omställning mot containerhantering. Genom att flytta godshanteringen från Domsjöhamnen och samla verksamheten i Hörneborg minskar drift- och underhållskostnaderna långsiktigt. En satsning på hamnutveckling är den enda möjligheten att möta behovet av större kapacitet för hantering av den ökade godsmängd som företagens planer och prognoser aviserar och samtidigt skapa förutsättningar för de ökade sjötransporter som förutses på nationell nivå.

Alternativet att utveckla Hörneborg Söder möjliggör större lagringsytor och en närmare koppling till järnvägen vilket skapar en bättre förutsättning för en intermodal hamn än alternativ Hörneborg Norr. Det södra alternativet gör att in- och utfartslogistik kan lösas enklare och innebär att utbyggnad av hamnen kan anpassas för containerhantering från start istället för att förstärka befintliga delar av hamnen norrut.

För att kunna fatta beslut om hur hamnverksamheten i Domsjöhamnen och hamnen i Hörneborg långsiktigt ska bedrivas och utvecklas är näringslivets utveckling och behov en avgörande faktor. Genom att samla verksamheten på en plats och öppna upp hamnen för fler aktörer än de som finns idag, och göra Hörneborg till en allmän hamn förändras förutsättningarna för nuvarande kunder. Det kan också göra Örnsköldsvik till en mer attraktiv exploateringsort. Detta kan bidra till att hamnen utvecklas, får större kapacitet med en längre kaj och att man i framtiden kan öppna för containerhantering. Förutsättningarna för en satsning på hamnutveckling av den här omfattningen är att det finns en tydlig indikation på att godsvolymer kommer att öka. En satsning inom näringslivet som tydligt ger en ökning av gods eller krav på annan hantering av godset för verksamheten på lång sikt är en avgörande faktor för inriktningsbeslut om hamnutveckling.

Det alternativ som ger de bästa förutsättningarna för en långsiktigt hållbar godshantering och som föreslås i denna rapport är alternativet Hörneborg Söder, en investering i nivån 500 Mkr. En sådan lösning bör redan från början ta höjd för att skapa goda intermodala funktioner mellan transportslagen och möjligheter till containerhantering.

För att kunna utveckla Hörneborgs hamn behöver förutsättningar för transportvägar till, från och inom Domsjö verksamhetsområde utredas. Behov av lagringsytor och internlogistik behöver ses över och förutsättningarna för överflyttning av gods från Domsjö hamn klargöras. För transporter av farligt gods till och från Domsjö verksamhetsområde bör en konsekvensutredning genomföras för vägval via Modovägen/Brogatan. Konsekvensutredningen bör utföras både för nuläget och för en framtida ny dragning av E4 genom centralorten.

Vid en satsning på Hörneborg föreslås att underhållsinsatserna i Domsjöhamnen begränsas så mycket som möjligt och att volymerna från Domsjöhamnen så snart det är möjligt flyttas över till Hörneborgs hamn istället.



Figur 22. Hörneborg – Översiktbild med väg- och spåranslutning

Om beslut fattas om att utveckla Hörneborgs hamn till en allmän hamn bör möjligheter säkras för en framtida överflyttning av Cementa från Framnäsudden efter att nuvarande avtalstid gått ut. Även hantering av och transport av mycket skrymmande gods skulle då behöva flyttas. En möjlig transportväg kan vara att i nivå med Bussgods passera under gångbro till resecentrum. En utveckling av Varvskajen bör utformas så att inte framtida möjligheter till transport av skrymmande gods går förlorad.

En utveckling av hamnverksamheten i Hörneborg kräver en utredning av vägutformning för ett smidigt transportflöde med lastbil till och från hamnen i Hörneborg, en bra internlogistik och tillräcklig lagringskapacitet inom Domsjö verksamhetsområdet. Väntplats för lastbilar kan behöva

anordnas utanför Domsjö verksamhetsområde för de fall lastbilstransporter och fartygsankomster inte överensstämmer.

Hållbarhetseffekter av föreslagna åtgärder

Hållbarhetseffekterna är helt beroende av vilket inriktningsbeslut som fattas gällande Hörneborg.

Att utveckla Hörneborgs hamn mot en allmän hamn med containerhantering medför att man kan flytta gods från lastbil till båt vilket har en positiv effekt på miljön. Idag sker lastbilsrörelser till Holmsund respektive mellan Hamburg och Antwerpen i stor omfattning som skulle kunna elimineras helt om Hörneborg byggs ut.

5.5. Hamnar med koppling till cisterner

Nuläge

Tre hamnlägen i Örnsköldsvik är lokaliseringen knuten till de cisterner som ligger i direkt anslutning i vissa fall ägs av kunden. I de här hamnarna ligger ett stort värde i lagerutrymmen och rörbryggor medan hamnen utgörs av en pir med en enklare konstruktion utan direkta krav på bärighet varför kostnader för framtida investeringar och underhåll är begränsade.

- *Alfredshemskajen*, ägs av Domsjö Fabriker AB, verksamheten bedrivs av ÖHL och främsta kunden är Sekab för in- och utleveranser kopplat till etanolproduktionen. Alfredshemskajen är 135 meter lång och har ett max djupgående vid kaj på 6,8 meter. Eftersom kajen finns vid en älvmyrning kan en uppgrundning befaras på sikt.
- *Shellkajen med Tankfarmen*. Tankfarmen omfattar 12 cisterner och arrenderas av Almer Oil. Lagrade produkter är främst diesel, kaustiksoda och tallolja men verksamheten planeras att även omfatta lagring av flygfotogen och saltsyra. Shellkajen är 70 meter lång och max djupgående vid kaj är 9,5 meter.
- *Oljehamnen med Oljeberget*. Oljeberget består av 16 cisterner som i dagsläget inte används. I anslutning till Oljehamnen finns en lagerbyggnad som används av Nordkalk, 10 cisterner i varierande storlek som används av Wibax samt rörbryggor och anordningar som används av Sekab. Kajlängd för Oljehamnen är 100 meter och max djupgående vid kaj är 9,5 meter. Piren har ett visst underhållsbehov.

Antalet fartygsanlöp totalt till dessa tre hamnar uppgick 2018 till knappt 50 stycken.

Förväntad utveckling

Sekab ser en positiv utveckling och planerar för en produktionsökning på 60%, Almer Oil som arrenderar Tankfarmen tror på en fördubbling av volymerna inom fem år och ytterligare en fördubbling inom tio år. När det gäller verksamheten vid Oljehamnen, för Wibax och Nordkalk, förväntas volymerna ligga kvar på samma nivåer som idag. I den fördjupade översiktsplanen för centralorten anges att Oljeberget är ett av de utpekade områden för framtida bostadsbebyggelse men att exploatering ska ske med hänsyn till oljehamn och cisternpark.



Figur 23. Shellhamnen och Tankfarmen

Analys

Hamnlägen som har en direkt koppling till lager i form av magasin eller cisterner är mycket kostsamma att förändra eller flytta. Hamnarna har en viktig funktion för näringslivet och inget tyder på att behovet av dessa hamnlägen minskar. Det finns ytterligare potential för överflyttning från lastbil till båt då Wibax transporter till Oljehamnen både in- och utgående går med lastbil idag, alternativt kan Wibax lagerverksamhet lokaliseras utanför stadskärnan med bra anslutning mot vägnätet och framförallt E4. Kajanläggningarna har inga stora investeringsbehov i närtid. Muddring av Alfredshemskajen kommer att krävas på sikt.

Till och från dessa hamnanläggningar är transporter av farligt gods en viktig fråga. Till och från Oljehamnen är det olika former av bränd kalk samt oljor och kemikalier som transporteras. Transporterna går via Sjögatan, Strandgatan och via Viktoriaesplanaden mot E4.

Från Tankfarmen, den olje- och kemikaliedepå som Almer Oil har, går samtliga uttransporter idag via Modovägen mot E4. Korsningsutformningen vid anslutningen till Modovägen har brister och medger idag endast utfart norrut, se PM *Vägnät för framtida godstransporter* för beskrivning.

Nollalternativ - Förslag till åtgärd

Shellhamnen och Oljehamnen föreslås vara kvar på lång sikt. Anläggningarna är en förutsättning för båttransporter vilket ligger i linje med den nationella godstransportstrategin som strävar efter att flytta över mer gods till sjöfart.

Alfredshemskajen föreslås vara kvar med nuvarande verksamhet och ny bedömning om verksamheten skall vara kvar görs när hamndjupet inte längre klaras och muddring krävs. Det kommer att krävas på lång sikt eftersom Moälvens utlopp gör att hamnen sakta grundas upp. Alternativa åtgärder kan omfatta muddring eller nya rörbryggor och nya transportlösningar. Ansvarsfrågan och lämpliga åtgärder inklusive kostnader utreds när frågan blir aktuell.

För transporter av farligt gods till och från Alfredshemskajen/Tankfarmen bör en konsekvensutredning genomföras för vägval via Modovägen/Brogatan. Konsekvensutredningen bör utföras både för nuläget och för en framtida ny dragning av E4 genom centralorten.

Hållbarhetseffekter av föreslagna åtgärder

Inga åtgärder föreslås genomföras i nuläget. På sikt kan avveckling av Alfredshemskajen istället för att genomföra muddring av förorenade bottensediment bli aktuellt.

5.6. Framnaskajen

Nuläge

Framnaskajen ägs av Örnsköldsviks kommun. Cementa har ett tomträttsavtal för ett markområde på cirka 1500 kvm för en cementsilo. Tomträttsavtalet förlängs automatiskt i 20 årsperioder (nu till 2030) om inte uppsägning sker fyra år i förväg, dvs 2026. Kommunen är skyldig att lösa byggnaden och egendomen på tomträtten vid avflyttning. Enligt tomträttsavtalet har kommunen förbundit sig att säkerställa att angöring kan ske med fartyg som har högst 6,1 meter djupgående. Djupet är idag inte 6,1 meter på grund av att kajen tidigare använts som snötipp samt att en dagvattenledning har sitt utlopp i anslutning till kajen.

Framnaskajen är 210 meter lång och max djupgående vid kaj är 5,5 meter. Antalet fartygsanlöp under 2018 uppgick till sju stycken, något lägre än tidigare år då det har varit 8-12 stycken/år.

Förväntad utveckling

Cementa anger att verksamheten förväntas fortsätta med motsvarande volymer under överskådlig framtid (se PM *Godskartläggning*). Kommunen har i den fördjupade översiktsplanen för centralorten pekat ut platsen som utvecklingsområde och planerar att exploatera området med en blandning av bostäder och centrumverksamheter. I den fördjupade översiktsplanen anges att Cementas verksamhet ska avvecklas från platsen för att medge detta.



Figur 24. Framnaskajen.

Analys

För att leva upp till tomträttsavtalets krav på djup vid kaj krävs muddring i närtid. Läget är dessutom lämpligt för lastning av skrymmande gods, men kräver i så fall tunglyftsplatta. Verksamhet liknande O-ringenevenemanget 2018 bedöms kunna genomföras på ett godtagbart sätt på platsen kring Fjällräven Center, om planering sker i nära dialog med Cementa och transportörer.

Nollalternativ

I ett nollalternativ bibehålls Cementas verksamheten vid Framnäckskajen, muddring sker för att klara avtalat djup på 6,1 meter. Bedömd kostnad för muddring är 2–3 Mkr. Nollalternativet strider mot den fördjupade översiktsplanen för centralortens inriktning.

Hamntillstånd för Framnäckskajen omfattar enbart Cementas verksamhet och i ett nollalternativ kommer ingen hantering av mycket skrymmande gods att kunna ske vid Framnäckskajen.

Förslag till åtgärd

Framnäckskajen behålls som hamnanläggning för Cementas verksamhet fram till 2030 enligt nuvarande kontrakt. Muddring genomförs för att klara hamndjup enligt gällande avtal. En möjlig framtida plats för en lokalisering av Cementas verksamhet efter 2030 kan vara Hörneborg, och frågan om en flytt bör utredas på nytt i god tid innan nuvarande avtal löper ut.

En tunglyftsplatta anläggs vid kajen för att medge att platsen utnyttjas till utskeppning av mycket skrymmande gods. Tunglyftsplattan kommer minst att kunna användas t.o.m. 2030. Sedan möjligheten att använda Stadskajen för dessa transporter upphörde saknar ÖMV och ÖrnAlp en lösning för riktigt skrymmande transporter. Omfattningen bedöms som mest vara ett fåtal transporter per år, men avsaknaden av en tunglyftsplatta medför intäktsbortfall för företagen. Anläggningskostnad för en tunglyftsplatta är cirka 6 Mkr. Planeringen, finansiering och anläggning av en tunglyftsplatta bör ske i nära dialog med företagen.

Hållbarhetseffekter av förslagna åtgärder

Att fortsätta använda Framnäckskajen för Cementas verksamhet och framförallt utveckla den för skrymmande godshantering är en hållbar lösning för hamnverksamheten ur ett ekonomiskt perspektiv. Det medför att två företag inom tillverkningsindustrin kan konkurrera på områden där man idag tvingas tacka nej till beställningar.

Eftersom största delen av Cementas leveranser sker till Långviksmon kan en flytt av verksamheten medföra längre transporter med lastbil än idag beroende på vart en alternativ anläggning skulle placeras.

Fortsatt godshantering i Framnäckskajen kan vara negativt ur ett socialt och ekonomiskt perspektiv då hamnverksamheten står i konflikt med stadsutveckling och promenadstråk.

5.7. Köpmanholmen

Nuläge

Köpmanholmen är en äldre hamn cirka 25 kilometer från Örnköldsvik centrum som ägs av Örnköldsviks kommun och arrenderas av ÖHL (avtal till och med 2026). I anslutning till hamnen finns två magasin (totalt 7900 m²) samt en hamnplan. Kajlängd i Köpmanholmen är 100 meter och

max djupgående vid kaj är 7,5 meter. Hamnen har restriktioner på max 120 meter långa fartyg vintertid och 145 meter sommartid.

Hamnen används med jämna mellanrum för lossning och lagring av komponenter till vindkraftverk. Frekvensen ligger för närvarande på mellan 5 och 10 anlöp per år och förväntas öka något på kort sikt.

Analys

Hamnen i Köpmanholmen har ett begränsat behov av underhållsinsatser (pelare, kaj och lagringsytor). Det finns inte någon kostnadsbedömning för dessa insatser. På sikt kan ytterligare kajrenoveringar och definitivt underhållsmuddringar bli aktuella. Hamnen ligger vid Nätraåns mynning vilket gör att hamnläget succesivt grundar upp. Vid en muddring måste förorenade bottensediment hanteras. Bottensedimenten är förorenade av tidigare industrietablering varför en muddring kan vara kostsamt och inte ekonomiskt motiverad.

Vid en fortsatt vindkraftutbyggnad eller en uppgradering av befintliga kraftverk kommer hamnen att vara värdefull. Anpassningar av korsningar och vägnät är redan genomförda.



Figur 25. Köpmanholmen.

Nollalternativ - Förslag till åtgärd

Hamnen föreslås vara kvar för eventuella framtida behov. Vid en fortsatt vindkraftutbyggnad eller en uppgradering av befintliga kraftverk kan hamnen vara värdefull då anpassningar av korsningar och vägnät redan är genomförda. Ny bedömning görs när en uppgrundning medför att muddring kommer att krävas.

Hållbarhetseffekter av föreslagna åtgärder

Inga åtgärder föreslås genomföras i nuläget. På sikt kan avveckling av Köpmanholmen istället för att genomföra muddring av förorenade bottensediment bli aktuellt. Alternativa användningsområden för besöksnäringen har diskuterats i en separat förstudie.

5.8. Farled för Örnsköldsviksfjärden

Industrins behov av importerad råvara från främst Nord- och Sydamerika, framtidens större tank-, gods- och containerfartyg för färdiga produkter och besöksnäringens kryssningsfartyg till Höga Kusten har gjort att dagens tillåtna maxstorlek (längd ca 160 meter) på fartyg behöver utredas.

Genom en simulering kan man bestämma vilken storlek på fartyg som är möjlig att på ett säkert sätt angöra hamnarna i Örnsköldsviksfjärden med. För att kunna genomföra simuleringen krävs aktuella djupmätningar för farleden i området. Sjöfartsverket ansvarar för att utföra de nya mätningarna av farleden som krävs för simulering. Farledsmätningarna planeras att utföras efter sommaren 2019, och ett förhandsbesked indikerar att djupbegränsningen för inloppet i fjärden ligger kring 12 m.

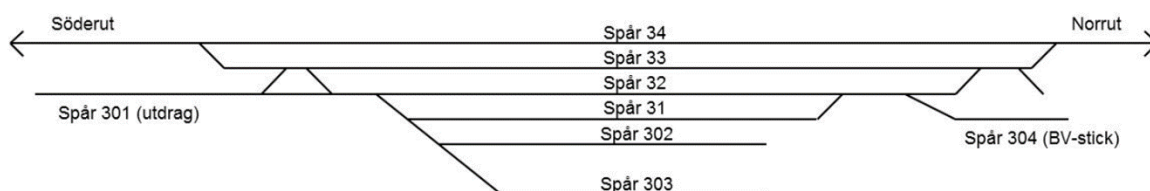
I samband med Sjöfartsverkets övriga mätningar kommer även delar av hamnområdet att sjömätas vilket bekostas av hamnägaren. Underlag för simulering beräknas finnas framme under oktober 2019.

5.9. Godsterminal i Arnäsvall

Nuläge

I Arnäsvall finns en järnvägsanknuten godsterminal med närhet till E4. Terminalen består av ett normalhuvudspår (spår 34) och tre avvikande huvudspår (spår 31-33). Endast begränsad omfattning av godstransporter sker idag via Arnäsvall godsbangård men förfrågningar från kunder som söker nya transportlösningar har börjat komma in.

En förenklad åtgärdsvalsstudie av Terminal Arnäsvall daterad 2015-09-09 beskriver förutsättningar och brister med terminalens utformning. Kort kan studien sammanfattas avseende brister: Spårutformningen klarar inte av att effektivt hantera 650 meter långa tåg, spårerna är för korta och för få och det är brist på spår för uppställning av vagnar och lok samt att lastning av containers är svårt på grund av att terminalytan mellan spårerna är för smal.



Figur 26. Schematisk bild över dagens spårutformning.

Förväntad utveckling

Botniabanan är utrustad med det nya EU-gemensamma trafikstyrningssystemet ERTMS. Det innebär att järnvägsfordon som ska trafikera banan måste ha ett särskilt system ombord. Eftersom byte av trafikstyrningssystemen på övrig järnväg dröjt medför det att många fordon ännu inte har anpassats för ERTMS-banor. I och med att ERTMS införs på Malmbanan 2021 och på Södra Stambanan från 2023 kommer situationen att förändras inom ett par år och hindret för att trafikera Botniabanan försvinner. Perioden fram till 2025 är det dock risk att ERTMS fortfarande blir en hämsko för möjligheterna att öka tågtransporterna både på Arnästerminalen och tåg in till Hörneborgs hamn.

Efterfrågan på miljövänliga transporter gör att trafiken på järnvägssträckan inom Bottniska korridoren ökar. Detta viktiga järnvägsstråk har idag kapacitetsbrister och delen mellan Gävle och Härnösand är en tydlig flaskhals. En dubbelspårsutbyggnad av Ostkustbanan upp till Sundsvall och en ny dragning från Sundsvall till Botniabanan skulle avsevärt förbättra kapaciteten. Sedan 2011 har Trafikverket tillsammans med kommunerna längs sträckan tagit fram korridorval och etapper som möjliggör att Ostkustbanan kan byggas ut med dubbelspår steg för steg. Flera nya mötesstationer och flera spårbyten de senaste åren har bidragit till en robustare bana med förbättrad punktlighet. Samtliga korridorval beräknas vara klara senast 2020 inför nästa revidering av nationell plan för transportsystemet.

Sammanfattningsvis kan ökning av järnvägstransporter förväntas på sikt och utvecklingen förväntas få fullt genomslag framåt 2025 men förfrågningar från nya kunder har börjat komma in redan nu.

I kommunens fördjupade översiktsplan för centralorten pekas det norra verksamhetsområdet ut för såväl handel och kontor som lättare industriverksamhet och det framhålls att verksamhet som gynnas av närhet till godsterminalen föreslås etableras här.



Figur 27. Arnäsvalles godsterminal.

Analys

Godstrafik på Botniabanan förväntas öka. När ERTMS byggs ut i resten av landet kommer alltför lok att utrustas med ny signalutrustning och det kommer inte längre utgöra ett hinder för järnvägsföretag att trafikera Örnsköldsvik, detta bör vara fullt genomfört år 2025. Detsamma gäller kapacitetsbristen på Ostkustbanan, som är på gång att byggas bort, vilket dock med dagens finansiering ser ut att ta flera decennier.

Ofta bildas logistikkluster kring en infrastrukturanläggning som Arnästerminalen. Om man kan attrahera en större kund med stora basflöden är det lättare att även utveckla tjänster som attraherar

mindre kunder. Dessutom är det troligt att citynära logistik, via bl.a. internethandel, kommer att öka och att då ha en järnvägsterminal med god närhet till slutkund bedöms vara en förutsättning. Inom ett par år kan Arnäsvall vara en mer attraktiv terminal och efterfrågan på järnvägstransporter förväntas ha ökat. Genom att förlänga spåren och skapa en bättre yta för lasthantering kan terminalen utvecklas och förberedas för en ökande mängd gods.

Om vägtrafiken till och från terminalen samt transporterna inom det närliggande norra handelsområdet ökar väsentligt, så är sannolikt dagens in- och utfart till terminalen mindre ändamålsenlig. Det finns därför anledning att utreda ny av- och påfart från E4:an i nära samarbete med Trafikverket. Även effektivare vägstråk mellan Norra verksamhetsområdets olika delar bör studeras.

Strategiskt arbete med etablering av nya aktörer, exempelvis etablering av verksamheter inom lager, distribution, datacenter och tillverkning skulle kunna bidra till en positiv utveckling av terminalen.

Nollalternativ

Även om inga åtgärder genomförs i terminalen i Arnäsvall kan godstrafiken på sikt öka. Detta är möjligt när ERTMS inte längre utgör ett hinder för trafikering och kapaciteten på Ostkustbanan ökar. Dock kommer begränsningarna i spårlängd och terminalyta att begränsa utvecklingsmöjligheten.

Förslag till åtgärd

Arnästerminalen är kommunens enda godsterminal som erbjuder möjlighet att effektivt flytta gods från väg till järnväg, vilket blivit allt viktigare för transportpolitiken inte minst ur miljösynpunkt. En förutsättning för att godsterminalen ska kunna fungera väl som en sådan intermodal knutpunkt är att järnvägsspåren förlängs för minst 650 m långa tåg och att terminalytan anpassas för en effektivare hantering av gods och containers för att kunna möta behov hos nya kunder. Genom att skapa förutsättningar för en effektiv containerhantering kan man möjliggöra omlastning från väg till järnväg. Kostnadsuppskattning för terminalåtgärder ligger i nivån 10-20 Mkr.

Kombiterminalen i Arnäsvall bör planeras för en vidareutveckling som logistik- och verksamhetsområde i kommunal regi. Möjlighet till tredjepartslogistik och flexibilitet är en viktig del i attraktiviteten för terminalen. Förstärkt kompetens inom logistik kan behövas inom kommunen för att fullt ut nyttja anläggningarna effektivt.

Kommunen kan skapa sig flexibilitet och handlingsutrymme genom markberedskap, exempelvis detaljplanerad mark i närområdet som kan erbjudas till logistikföretag och andra intressenter med koppling till terminalen. På så vis kan snabb etablering möjliggöras när behovet uppstår.

I separat PM *Vägnät för framtida godstransporter* finns ett förslag till utredning kopplat till godsterminalen i Arnäsvall och norra handelsområdet (se ID nr 18 och 23 i separat PM). Det finns risk att E4 kommer utgöra en barriär för godstransporter inom handelsområdet, särskilt vid ökande volymer in till godsterminalen. I PM så föreslås att det tas fram en utredning med syfte att utvärdera om det går att integrera utbyggnad/expansion av handelsområdet med effektiva logistiklösningar till och från terminalen. Utredningen bör även särskilt studera hur av- och påfart sker mellan E4 och godsterminalen samt studera internlogistiken på det utbyggda handelsområdet.

Hållbarhetseffekter av föreslagna åtgärder

Det finns en stor potential när det gäller att överföra gods väg till järnväg vid terminalen i Arnäsvall. En ökad godshantering via järnväg ligger i linje med den nationella godshanteringsstrategin och har en positiv hållbarhetseffekt främst avseende miljö.

5.10. Vägnät för godstrafik

Nuläge

Vägsystemet i kommunen domineras av E4 som går genom centralorten och är en del av EU:s strategiska TEN-T-nätverk. Från inland mot kust går väg 352 och 348 som är utpekade skogstransportstråk samt även viktiga transportleder för den industri som ligger i Mellansel, Bredbyn och Långviksmon. En stor del, cirka 60–70 % av godstransporterna i kommunen utgörs av timmertransporter som går från inlandet till skogsindustrierna vid kusten. Många av dessa transporter startar på enskilda vägar med begränsningar när det gäller bärighet. Den totala transportvolymen i stadsmiljö med tunga transporter är mycket omfattande i kommunen.

Som helhet har vägnätet i kommunen kapacitet att klara trafikbelastningen, med ett väsentligt undantag: Nuvarande dragning av E4 genom centralorten kommer att utgöra en flaskhals när godstransporterna på väg ökar i enlighet med prognoserna. Variation i restiden på vägnätet i kommunen är i övrigt måttlig och endast i korta perioder kan efterfrågan överstiga tillgänglig kapacitet. Kapacitetsbristen uppstår redan idag längs E4 i rusningstrafik och under sommaren. Denna brist kommer att accentueras med ökande godstransporter.

När det gäller bärighet finns begränsningar både i anslutning till målpunkterna i Domsjö, Högland och Husums industriområde och för det enskilda vägnätet.

I kommunen finns gång- och cykelstråk i nära anslutning till verksamhetsområden med omfattande godstransporter där säkerhet för oskyddade trafikanter kan förbättras.

Förväntad utveckling

Godstransporterna på vägnätet förväntas öka. Näringslivet prognoser för tunga transporter pekar på att vägtransporter kommer att öka och ökande e-handel kommer att medföra ökade godstransporter på väg. Av Trafikverkets egna prognoser framgår att vägtransporter kommer att öka kraftigt fram till 2040. Det kommer att leda till mångfald fler tunga transporter på E4. En bekymmersam följdverkning av detta är att trängsel på E4 genom centrala Örnsköldsvik kommer att bli allt vanligare och mer omfattande. Buller och föroreningar i centrala staden kommer att öka. Tidsåtgången för att passera Örnsköldsvik kommer att bli längre.

När det gäller transporter av skogsråvara förväntas de ligga kvar på minst samma nivåer som idag med hänsyn till att uttaget i närområdet kommer att vara i stort sett konstant under den kommande 20-årsperioden, utifrån skogsbeståndets ålder och möjliga avverkningstakt. Eftersom transporter av skogsråvara utgör 70 av transportvolymen i kommunen och inga reella alternativa transportsätt finns blir det huvuduppgift att säkra bra effektiva stråk för dessa transporter.

En nationell satsning pågår för att uppgradera vägnätet till BK4 med syfte att möta bland annat skogsnäringens behov av att rationalisera och klimatförbättra virkestransporter genom att köra tyngre och längre fordon. Denna utveckling minskar klimatbelastningen från dessa transporter och väntas få fullt genomslag redan inom några år med nya fordon etc.

Genom att riksdagen har satt ett klimatmål att fram till år 2030 minska klimatpåverkan med 70 procent jämfört med år 2010 förväntas andelen fossilfria fordon öka.

I den nya fördjupade översiktsplanen för centralorten diskuteras vilken infart som är lämpligast för att de tunga transporterna på väg skall kunna nå Domsjö industriområde. Om Hörneborgshamnen görs om till en allmän hamn med containerhantering kommer vägtransporter in till detta område att öka väsentligt. Det blir därför mycket viktigt att i detalj utreda Vilken väg in till Hörneborgs hamn som är mest lämplig. De två alternativen, via Brogatan eller Modovägen, bör utredas i detalj, bl.a. med hänseende på tänkta av- och påfarter till och från både hamnanläggningen och Domsjö Industriområde, samt miljöaspekter och buller m.m.

Som nämnts tidigare så förväntas transporterna på väg till och från Arnästerminalen och inom det norra handelsområdet öka när terminalen byggs ut. En utredning kring hur en effektiv framtida trafiklösning bör se ut inom norra handelsområdet samt till och från Arnästerminalen. Utredningen bör göras i samarbete med trafikverket.

Analys

Inom IFG-projektet har en genomgång gjorts av Örnköldsviks kommuns vägnät med avseende på hur godset passerar idag och vilka målpunkter som är aktuella nu och vilka målpunkter som kan vara relevanta i framtiden. En sammanställning av det material som tagits fram och som utgörs av data från Trafikverkets vägdatas, uppgifter från kommunen och samt resultatet av den workshop som har genomförts inom projektet avseende brister i dagens vägsystem redovisas i PM *Vägnät för framtida godstransporter*.

När det gäller transport av skogsråvara inom kommun så kommer den även fortsatt att ligga kvar på dagens nivåer och utgöra majoriteten av de transporttjänster som utförs på väg även under den kommande 20-årsperioden. Det blir därför viktigt att utreda svaga punkter ur ett BK4-perspektiv och förbättra dessa.

Förslag till åtgärd

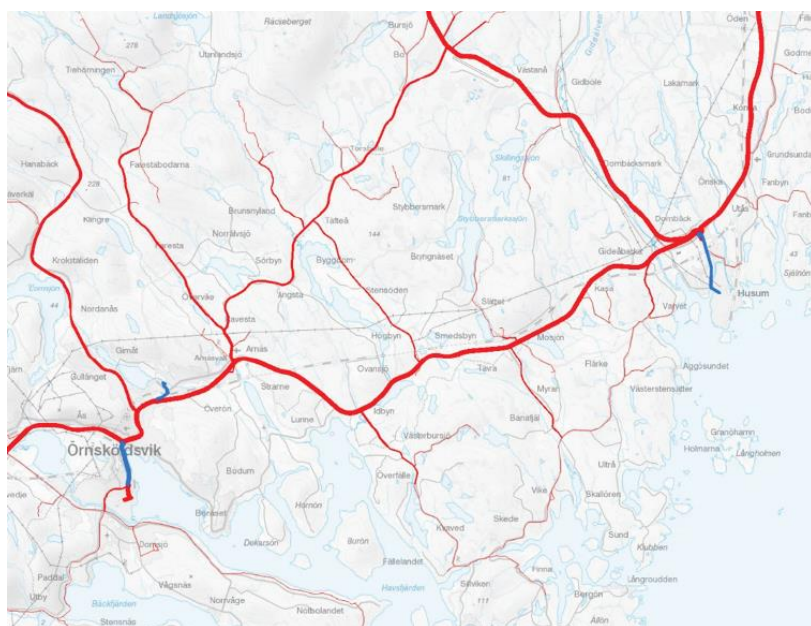
En sammanställning av vägnätet och brister finns i PM *Vägnät för framtida godstransporter*.

Trafikmängden längs E4 överstiger 20 500 ÅDT (2014) och 10 % består av tung trafik, trafik som genereras både lokalt i Örnköldsvik och som endast passerar. En dragning av E4 genom Åsberget skulle förändra trafiksituationen, särskilt avseende mängden tung trafik och farligt gods som passerar genom centrum men också avseende partikelutsläpp, buller och trafiksäkerhet. Fortsatt arbete med att få till stånd en ny E4-dragning bör prioriteras mycket högt enligt utredningen. Trängseleffekterna kommer att öka på E4 mot bakgrund av den ökande mängd godstransporter på väg som utredningen tydligt indikerar. Enda sättet att få bort tunga och farliga transporter genom stadskärnan är en ny dragning av E4.

Det finns förutsättningarna att transportera framförallt skogsprodukter till någon av Örnköldsviks hamnar, järnvägsterminal eller industrier på ett effektivare och hållbarare sätt när BK 1 klassas upp till BK 4 inom regionen. För att skapa goda förutsättningar för den lokala industrin bör kommunen ta en aktiv roll för att uppgradera kommunala vägar, framförallt för att undvika flaskhalsar i relation till de statliga investeringarna i vägnätet. Om kommunala investeringar sker

samtidigt som Trafikverket genomför uppgraderingar av det statliga vägnätet så går det dessutom att samplanera uppgraderingen vilket i sin tur kan minska kostnaderna för kommunen. Delar av kommunens vägnät behöver uppgraderas till BK4 för att intransport ska kunna ske ända fram till Domsjö-, Husum- och Höglands industriområde. När det gäller väg mot Höglands industriområde uppfylls inte ens BK1 idag. En grov kostnadsbedömning för att uppgradera de svaga punkterna mot dessa tre målpunkter på kommunala bör genomföras i närtid.

Örnsköldsviks kommun förvaltar också en stor mängd av de enskilda vägar som finns i kommunen där bärigheten är begränsad. En strategi och prioritering för bärighetshöjande åtgärder bör arbetas fram för enskilda vägar i samarbete med Trafikverket och näringslivet. Strategin bör omfattade även de enskilda vägar som inte förvaltas av kommunen.



Figur 28. Blå vägar är kommunala vägar som behöver uppgraderas till BK4, Källa: Analys av BK4 utbyggnad, Jämtland & Västernorrland, Handelskammaren Mittsverige.

I PM Vägnät för framtida godstransporter finns även idéförslag som att ta fram en övergripande strategi för laddinfrastruktur och biobränslestationer för tunga fordon. Vid en ny dragning av E4 utanför Örnsköldsvik kommer dagens rastplatser och tankställe att behöva omlokaliseras. Omlokalisering bör ses över kopplat till etablering av laddinfrastruktur och väntplats för trafik till Hörneborg.

För transporter av gods till och från Domsjö verksamhetsområde och till en utbyggd Hörneborgshamn bör en konsekvensutredning genomföras för vägval via Modovägen/Brogatan. Konsekvensutredningen bör utföras både utifrån nuvarande E4-dragning och för en framtida dragning av E4 utanför centralorten.

En utredning kring hur en effektiv framtida trafiklösning bör se ut inom norra handelsområdet samt till och från Arnästerminalen. Utredningen bör göras i samarbete med trafikverket.

Hållbarhetseffekter av föreslagna åtgärder

En satsning på uppgraderad bärighet på vägnätet bidrar till att samma mängd skogstransporter kan utföras av ett mindre antal lastbilar vilket är både ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

6. Slutsatser och förslag till åtgärder

Fyra viktiga investeringsområden

Av denna rapport framgår det tydligt att godstransporterna i Örnsköldsviks kommun kommer att öka. Näringslivet behöver tillgång till en effektiv hantering av gods. För att hantera ökningen på ett effektivt och miljövänligt sätt krävs att systemen för intermodala godstransporter utvecklas. Att förenkla överflyttning mellan transportslagen från väg till järnväg eller båt är en förutsättning för ett sammanhållet transportsystem i kommunen där transportslagen smidigt och effektivt kan kombineras. Det är också en förutsättning för att näringslivet i Örnsköldsvik skall vara konkurrenskraftigt. En andra viktig konsekvens av att godstransporterna ökar är att trängseleffekterna på E4 genom Örnsköldsvik kommer att bli mer omfattande och kommer att inträffa vid fler tillfällen.

För att uppnå målet med effektiva godstransporter på sikt behöver förutsättningarna förbättras för samtliga transportslag. Utredningen förordar att fyra viktiga investeringar genomförs (med målsättning att allt skall vara klart 2040):

- Lastbilstransporter kommer även fortsatt att dominera transporterna för inkommande gods till en stark skogsindustri. Att prioritera och investera i vägnätet för ökad bärighet (BK4) är därför väsentligt.
- En allmän hamn med större kapacitet krävs för att klara industrins prognoser på ökade godsmängder. Den allmän hamnen måste kunna hantera fler funktioner och utgöra en intermodal knutpunkt för överflyttning mellan transportslag. En nationell omställning mot mer sjöfart och företagens behov av containerhantering understryker behovet av en bättre fungerande allmän hamn. Utredningen förespråkar alternativet Hörneborg Söder som den framtida hamn som bedöms skapa bästa förutsättningarna för att bli en sådan allmän hamn.
- En utveckling av godsterminalen i Arnäsvall för längre tåg och en effektivare godshantering kan skapa förutsättningar för både överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och logistikcenter. Även Arnästerminalen behöver kunna hantera containrar på ett effektivt sätt. Utredningen föreslår att Arnäs uppgraderas.
- En ny dragning av E4 utanför stadskärnan krävs. Vid ökande godstransporter på väg blir det en nödvändighet för att minska effekter av trängsel, buller och utsläpp genom staden.

För att långsiktigt uppnå dessa fyra mål behövs ett stort antal åtgärder genomföras. Nedan presenteras behov av politiska inriktningsbeslut som krävs. Därefter presenteras de konkreta förslag till fortsatt arbete inom godsområdet som krävs för att ge kunskaps- och beslutsunderlag och därmed förverkliga inriktningsbesluten.

Under respektive åtgärds punkt framgår också vilken organisation som har ansvaret för att frågan hanteras, fördelat på kommunledningsförvaltningen (KLF), samhällsbyggnadsförvaltningen (SBF), kommunens ägarbolag Rodret eller Örnsköldsviks Hamn och Logistik (ÖHL).

I denna del av rapporten lyfts bara de viktigaste förslagen som framkommit under arbetet fram. I kapitel fyra finns ytterligare förslag till åtgärder. De är mer detaljorienterade och beskrivs under respektive objekt.

Strategiska inriktningsbeslut

För det första behöver kommunen fatta flera inriktningsbeslut avseende utvecklingen av infrastrukturen för godstransporter i kommunen. För besluten krävs samverkan mellan olika intressenter inom kommunkoncernen (förvaltningar, bolag och politiker) och samverkan med näringslivet och Trafikverket.

- Ett inriktningsbeslut om att bygga ut Hörneborg till en allmän hamn eller inte behöver fattas. Detta behöver ske inom en treårsperiod (innan 2023). **Ansvarig ÖHL och KLF.**
- Strategisk utveckling av godsterminalen Arnäsvall. Syftet är att stärka järnvägen som transportslag i kommunen och bidra till överflyttning av gods från väg till järnväg. Satsningar bör göras genom resursförstärka verksamheten för att marknadsföra och etablera godslager och transportverksamhet på området kring godsterminalen. **Ansvarig sammankallande: ÖHL och KLF.**
- Utred och besluta tillsammans med industrin och Trafikverket vilka vägar som bör prioriteras avseende bärighetsåtgärder för BK4-transporter, med avseende på godsets målpunkter i Husum, Domsjö och Högland. **Ansvarig sammankallande: SBF**

Angelägna investeringar som måste beslutas och finansieras i närtid

Följande punkter omfattar angelägna investeringar där en finansieringslösning för åtgärden krävs i närtid.

- Prioritera och investera för att anpassa de kommunala vägarna för BK4 ända fram till godsets målpunkter i Husum, Domsjö verksamhetsområde samt i Högland, vilket innebär bärighetsåtgärder för vägar och broar. **Ansvarig sammankallande: SBF**
- Åtgärder för att utveckla godsterminalen genom förlängda spår för minst 650 m långa tåg och en större och utvecklad terminalyta för en effektivare godshantering, bedömd kostnad 10-20 Mkr. **Ansvarig sammankallande: KLF**

Konkreta utredningsbehov kopplat till Hörneborg

Helt avgörande för utvecklingen av sjöfarten i Örnsköldsvik är att ett inriktningsbeslut om att utveckla och bygga ut Hörneborg fattas. För ett beslut krävs samverkan mellan olika intressenter inom kommunkoncernen (förvaltningar, bolag och politiker) och samverkan med näringslivet. En viktig förutsättning för ett inriktningsbeslut om hamnutveckling är den godsintensiva industrins signaler rörande kommande investeringar och långsiktiga satsningar på verksamheten med en långsiktig ökning av gods eller krav på annan hantering. En annan viktig förutsättning är att se över möjligheter till alternativa finansieringslösningar.

Utifrån ett inriktningsbeslut om utveckling av Hörneborg kan ÖHL planera och anpassa nödvändiga reparationer i de befintliga hamnarna utifrån en tänkt framtida verksamhetsinriktning.

Om inget beslut tas om hamnutveckling av Hörneborg inom en treårsperiod (innan 2023) kommer åtgärder för 80-90 Mkr att krävas i rent underhåll. Trots dessa investeringar kommer hamnarna inte att kunna omhänderta den volymökning som prognosticerats, överflyttning från väg till sjöfart

kommer att utebli, målsättningen att öka andelen sjöfart på nationell nivå kommer inte att kunna tillgodoses och vår strävan att skapa hållbara godstransporter försvåras. Ökningen av godsvolymer måste då transporteras till andra hamnar. Förutsättningar för ett konkurrenskraftigt näringsliv på orten kommer successivt att försämrats.

Att utveckla och bygga ut Hörneborgs hamn söderut till en allmän hamn och intermodal hamn är en investering på ca 500 Mkr. En framtida möjlighet att utöka verksamheten med containerhantering medför ytterligare behov av investering av kranar i nivån 40 Mkr. Genom hamnutvecklingen kommer den planerade framtida godsutveckling att kunna hanteras på ett mer miljövänligt sätt. Alternativet att utveckla Hörneborg Söder ger möjlighet till större lagringsytor för bl.a. containerhantering och en närmare koppling till järnvägen. Det södra alternativet gör att in- och utfartslogistik kan lösas enklare och innebär att utbyggnad av hamnen kan anpassas för containerhantering från start.

För att utveckla Hörneborg till en allmän hamn behöver frågor utredas i närtid för att fördjupa kunskaps- och beslutsunderlag:

- Utreda formella frågor avseende ägarförhållande av mark inom Domsjö verksamhetsområden för att klargöra om det finns förutsättningar för att göra Hörneborg till en allmän hamn. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**
- Utredning av internlogistik, lagringskapacitet och markanvändning inom Domsjö verksamhetsområde. Kartläggning av näringslivets behov vid en hamnutveckling av Hörneborg samt möjlighet och förutsättningar för att skapa mer yta. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**
- Utredning av miljö och geologiska förutsättningar att utföra södra alternativet av utbyggnad av hamnen. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**
- Utredning av in- och utfart från Domsjö verksamhetsområde med hänsyn till en ökning av godsflödet, trafiksäkerhet och vägval. Frågor som räddningsväg och accessväg till hamn behöver också klargöras. **Ansvarig sammankallande: SBF**
- Utred ekonomiska förutsättningar och affärsmodeller för en utveckling av Hörneborgs hamn till en allmän hamn utifrån framtida intäkter och kostnader för drift av verksamheten. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**
- Konsekvensutredning för transport av gods via Modovägen alternativt Brogatan. Med hänsyn till att godsflödet förväntas öka när Hörneborg blir allmän hamn. Särskild vikt bör läggas vid farligt gods i denna utredning. Konsekvensutredningen bör också belysa hur en förändrad dragning av E4 påverkar valet av väg. **Ansvarig sammankallande: KLF**
- Utredning av en trafiklösning för infart till Tankfarmen med hänsyn till trafiksäkerhet och vägval för farligt gods. **Ansvarig sammankallande: SBF**

Övriga viktiga utredningsbehov

På kort sikt behöver följande utredas:

- Utredda och tillsammans med industrin och Trafikverket ta fram en strategi för vilka enskilda vägar som bör prioriteras avseende bärighetsåtgärder. Frågan är särskilt viktig för den stora mängd enskilda vägar inom kommunen som har restriktioner avseende bärighet och där en höjd bärighet (BK4) skulle få stor miljöpåverkan på grunda av effektivare transporter. **Ansvarig sammankallande: SBF**
- Genomför en åtgärdsvalsstudie och utredning kring norra handelsområdet kring ny av- och påfart från E4. Även internlogistiken för hela norra verksamhetsområdet bör utredas i samband med detta. I utredningen bör även behov av en ny in- och utfart till godsterminalen i Arnäs behandlas. **Ansvarig sammankallande: KLF**
- Utred möjliga alternativa finansieringslösningar för investeringar som utvecklar godstransporterna. Tillsätt i närtid en tillfällig resurs i avvaktan på strategiskt beslut om resursförstärkning. Ett flertal utredning behöver också genomföras och finansieras både extern och internt. **Ansvarig sammankallande: Rodret och KLF**
- Ta fram konkreta förslag på en lösning för hantering av mycket skrymmande gods genom en anpassning av Framnäckskajen. Detta bör genomföras i närtid i samarbete med aktuella företag. Frågan är kopplad till Cementas verksamhet som bedöms vara kvar på Framnäsudden fram till minst 2030. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**
- Genomför muddring på Framnäckskajen i enlighet med gällande avtal. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**

På längre sikt behöver följande utredas:

- Utred alternativ till etablering av Cementas verksamhet på Framnäckskajen på lång sikt, dvs efter 2030. För att värna Cementas långsiktiga utveckling behöver frågan ses över i nära samråd med aktören utifrån perspektivet med en framtida stadsomvandling. Utred i samband med detta en lämplig plats för en långsiktig lösning av hantering av mycket skrymmande gods och om Cementas verksamhet skall omlokaliseras efter 2030. **Ansvarig sammankallande: KLF**
- Utred om hamnar i Köpmanholmen och Alfredshem ska muddras eller avvecklas när en uppgrundning medför för stora begränsningar på grund av djupförhållanden. Utredning görs i tillsammans med ägarna: Örnsköldsviks kommun avseende Köpmanholmen och Domsjöfabriker avseende Alfredshem. **Ansvarig sammankallande: ÖHL**