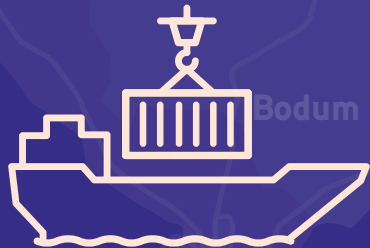
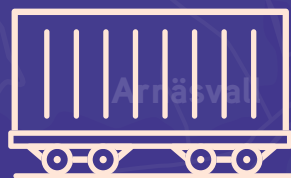


Framtidens logistiklösningar i Örnsköldsvik

Nödvändiga investeringar för en hållbar godsinfrastruktur



Myckling

Gullänget

Ås

ÖRNSKÖLD SVIK

Gimåt

Bodum

Bonäset

Arnäs

Lu

Ho



Vi bygger bäst tillsammans! 2030 är Örnsköldsvik 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.

Vision och övergripande mål för Örnsköldsviks kommun



En attraktiv plats

Örnsköldsvik är en stad med ett starkt näringsliv. Här finns världsledande företag inom olika branscher som uppstått ur unika idéer. Med kunder över hela världen är en fungerande infrastruktur a och o. Höga Kusten är också landets snabbast växande turistdestination. Många vill komma hit och då måste möjligheterna finnas.

Nuläget i Örnsköldsvik

I Höga Kusten ligger Örnsköldsvik, med lång tradition inom skogs-, cellulos- och verkstadsindustrin. Här finns även många mindre företag som via idéer och innovation tagit klivet ut i världen. 75 procent av det som produceras av de tillverkande företagen går på export, vilket betyder att Örnsköldsviks näringsliv står för fem procent av Sveriges totala nettoexport. Flera av de större företagen har utländska ägare.

Belägen i utkanten av Europa är avstånden från produktionsanläggning till slutkund en utmaning. Hur Örnsköldsvik länkar ihop till vår globala omvärld är därför avgörande och kräver närvaro och infrastruktur, såväl fysiskt som digitalt. Det gäller transporter av såväl människor som gods. Örnsköldsvik är en mycket godsintensiv kommun. Då stora mängder gods anländer och lämnar Örnsköldsvik varje dygn, måste logistiken vara effektiv. Det är också viktigt att passagen förbi Örnsköldsvik är smidig eftersom stora mängder gods passerar per dygn, såväl norrifrån som söderifrån.

Stora utmaningar

Idag står Örnsköldsvik inför en rad utmaningar på transportområdet. För att nå de nationella klimatmålen och FN:s miljömål Agenda 2030 behövs investeringar för att kunna ställa om till mer effektiva och hållbara transportkedjor. Detta gäller inom alla tre områdena sjöfart, järnväg och vägar.

Den kommunala hamnverksamheten är utspridd på åtta olika godshamnar, varav många har eftersatt underhåll och stora investeringsbehov. De saknar synergier mellan varandra och möjligheten till containerhantering saknas, vilket försvårar lastning, lossning och överflyttning av gods.

Godsterminalen i Arnäsfall används i nuläget inte i någon större utsträckning av industrin, trots att

önskemålen finns. Järnvägsspåret i Arnäsfall är för korta för att ta emot fullånga tågset och det saknas tillräckligt med yta för att kunna hantera containrar och trailers på ett bra sätt. Innan ERTMS-systemet är utbyggt i hela Sverige försvåras överflyttning till Botniabanan, som redan har systemet.

När det gäller vägnätet är E4:s dragning genom centrala Örnsköldsvik en flaskhals för passerande godstrafik samtidigt som den innebär en miljöolägenhet för stan. Övriga vägnätet i kommunen har på sina håll för dålig bärighet för att klara framtidens krav för lastbilstransporter.

Ett norrländskt logistikstråk

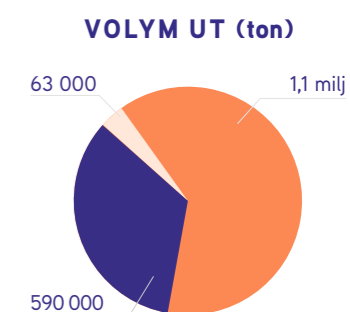
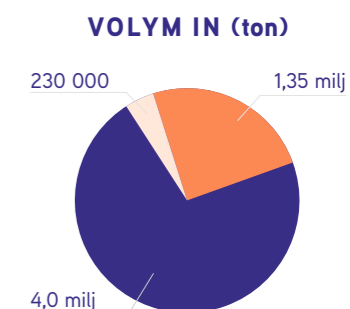
I de flesta av kuststäderna görs betydande infrastruktursatsningar för att hantera den förväntade godsmängden. Luleå, Piteå, Skellefteå och Umeå planerar alla för utveckling av sina hamnanläggningar. I Husum har Metsä Board de senaste åren investerat 110 Mkr i hamnen för att kunna möta upp den investering som de finska ägarna gör på fabriken. Den totala investeringen uppgår till tre miljarder kronor.

Utgångspunkten för Örnsköldsviks kommun är att få till effektiva logistiklösningar som stöttar och utvecklar det lokala näringslivet. Möjligheter att kombinera olika transportsätt såsom lastbil, godståg och sjötransport, en så kallad intermodal transportlösning, är en förutsättning för företagens framtida konkurrenskraft och bidrar till omställningen till klimatneutrala och kostnadseffektiva transportlösningar.

Kommunen utgör en del i det viktiga logistiknavet längs Norrlandskusten. Genom att utveckla hamnverksamheten och godsterminalen samt förstärka vägnätet kan Örnsköldsvik vara ett viktigt komplement till Umeå och Sundsvall. Tack vare närheten till järnväg, väg och sjöfart är förutsättningarna goda att lyckas.

75%

av det som produceras i den tillverkande industrin går på export.



● Lastbil ● Båt ● Tåg

Mål:

Hållbart, effektivt och konkurrenskraftigt

Godstransporterna inom samtliga trafikslag kommer att öka både nationellt och lokalt. Trafikverket räknar med en total ökning fram till 2040 på nästan 46% (1,9 procent/år) för sjöfart, 44% (1,85 procent/år) för väg och 32% (1,4 procent /år) för järnväg. Intervjuer med de största tillverkande företagen i Örnsköldsvik bekräftar bilden. Lokalt kommer godstransporterna de närmaste fem åren att öka med cirka 15–20%.

Överflyttning mellan trafikslag

En ökad efterfrågan på varor, till exempel genom e-handel, bidrar till ökade godsvolymer och fler transporter med krav på korta leveranstider och effektiva logistiklösningar. Regeringen har som mål att energianvändningen inom transportsektorn ska minska och att vi ska ha en fossiloberoende fordonsflotta år 2030. För att nå miljömålen krävs intermodala transportlösningar, det vill säga möjligheter att kombinera olika transportsätt såsom lastbil, godståg och sjötransport. Hållbara transporter innebär också längre, större och tyngre fordon på våra vägar och järnvägar. För att driften av järnvägen över hela landet ska bli mer flexibel kommer den att standardiseras och hela Sveriges järnväg ska digitaliseras med signalsystemet ERTMS.

I samarbetet Bottniska korridoren, som sträcker sig från Haparanda i norr till Mjölby och Arlanda i söder, arbetar sju regioner gemensamt för en väl fungerande och grön transportkorridor i Norra Europa för såväl persontransporter som godstransporter. En utbyggnad av Ostkustbanan med dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall och en ny dragning från Sundsvall till Botniabanan skulle knyta ihop norra och södra Sverige. Botniabanan skulle integreras fullt ut i det nationella järnvägssystemet, kapaciteten skulle fyrubblas och restiden halveras.

När det gäller sjöfart konstaterar Sjöfartsverket att våra vattenvägar har större kapacitet än vad som utnyttjas idag. Den globala trenden går mot allt större fartyg, så kallad feedertrafik, eller matartrafik, från större hamnar till mindre och vice versa, samt en ökad containerhantering, inte minst när det gäller exporten av skogsprodukter.

Nödvändiga investeringar

För att behålla det lokala näringslivets konkurrenskraft och bidra till Sveriges mål att ställa om till fossilfria transporter behövs en effektiv och intermodal infrastruktur. Framtidens transporter med större båtar, längre tågset och tyngre lastbilar ställer nya krav på utformningen av vägar, hamnar och järnvägsterminaler som kan binda ihop olika trafikslag till en transportkedja. För en fortsatt utveckling av Örnsköldsviks näringsliv och för att Örnsköldsvik även i framtiden ska vara ett attraktivt lokaliseringsalternativ för nya företag är det nödvändigt att göra en rad investeringar.

I projektet Infrastruktur för framtida godstransporter i Örnsköldsvik, IFG, har Örnsköldsviks kommun tagit ett helhetsgrepp på framtidens godsinfrastruktur. På följande sidor presenterar vi närmare vilka fyra områden som måste prioriteras.

Ny E4 och vägnars bärighet

Örnsköldsviks vägnät domineras av E4 som skär genom centralorten. För att klara den framtida godstransportmängden måste förbifart Örnsköldsvik prioriteras och E4 få en ny dragning genom en tunnel i Åsberget. Övriga vägnätet i kommunen behöver också förstärkas och uppgraderas till bärighetsklass BK4 för att klara en ökad mängd av tyngre lastbils-transporter.



Trafikverkets prognos för godstransporter fram till 2040 visar på en ökning både nationellt och lokalt.

+46%

SJÖFART

+44%

VÄG

+32%

JÄRNVÄG

Behov av en utbyggd allmän hamn

Hamnverksamheten i Örnsköldsvik är utspridd på nio olika godshamnar varav åtta ingår i den verksamhet som kommunens bolag Örnsköldsviks Hamn- och Logistik hanterar. Den nionde är Metsä Boards egen hamn. Att de åtta hamnarna som kommunen äger är utspridda skapar ineffektivitet eftersom hamnarna saknar synergier med varandra. Dessutom är behovet av underhållsinvesteringar stort för många av dem. Behovet i kommunen är stort av en effektiv utbyggd allmän hamn som har tillräcklig funktionalitet avseende containerhantering, lastning, lossning, längd, djupgång och överflyttning av gods. Det gods som skickas via container till och från Örnsköldsvik går idag istället på lastbil till framförallt Gävle. En satsning på en modern hamn i Örnsköldsvik kommer därför att ge stora positiva klimateffekter.

Den globala trenden med allt större fartyg, så kallad feedertrafik, från större hamnar till mindre och vice

versa skulle också möjliggöra för mindre hamnar att koppla ihop sig med större hamnar.

Utvecklad godsterminal

Godsterminalen i Arnäsfall har en direkt anslutning till Botniabanan. Också från Metsä i Husum och Domsjö industriområde finns spåranslutning till Botniabanan och många industrier är intresserade av att använda tåg i större utsträckning för sina transporter, men ser det inte som kommersiellt gångbart idag. För kort spårlängd för att ta emot fullånga tågset och avsaknaden av yta för lastning och lossning av containrar och trailers är huvudorsakerna. De viktigaste åtgärderna är därför att förlänga järnvägsspåren och anpassa terminalytorna för effektivare hantering av gods och containers. Ytterligare ett hinder i dagens järnvägssystem är kopplat till ERTMS-systemet. Innan utbyggnaden är färdigställd för hela Sveriges järnväg kommer Botniabanan och godsterminalen i Arnäsfall att ha en delvis begränsad användning.

FN:s globala mål för hållbar utveckling:

Agenda 2030, omfattar hållbara transportsystem, hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Inom IFG-projektet är det framför allt följande fem mål som är 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.

Näringslivets behov av effektiva godstransporter är den viktigaste utgångspunkten i *IFG-projektet*. Bakom slutsatserna i rapporten står Örnsköldsviks kommun tillsammans med Handelskammaren och flera av de godsintensiva företagen i kommunen. Genom att identifiera utmaningarna och möjligheterna utifrån nationella miljömål och framtidsprognoser, har **följande fyra områden identifierats** som prioriterade för att få effektiva och hållbara transportlösningar i närtid och fram till och med år 2040.



1

Utbyggd allmän hamn

Hörneborg

En väl fungerande allmän hamn med större kapacitet krävs för att klara näringslivets prognoser på ökade godsmängder. Kraven från industrin är att det ska finnas förutsättningar för containerfartyg att i framtiden trafikera Örnsköldsvik liksom möjligheterna till byte av transportslag. En utbyggd hamn i Hörneborg skulle möjliggöra en effektiv intermodal knutpunkt.

2

Utvecklad godsterminal

Arnäsfall

En utveckling av godsterminalen i Arnäsfall till ett logistik- och verksamhetsområde i kommunal regi för att skapa förutsättningar för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Genom förlängning och anpassning av järnvägsspåren skulle man klara fullånga tågset och en anpassning av ytan skulle ge en effektivare gods- och containerhantering.

3

Bärighet på vägar

Vägnätet i Örnsköldsvik

För att klara tyngre transporter behövs en investering i det statliga, kommunala och enskilda vägnätet för ökad bärighet till BK4. Det totala vägnätet i Örnsköldsviks kommun utgörs av så mycket som 40 mil enskild väg. Genom att öka vägnätets bärighet säkras även fortsatt kommer att dominera transporter för inkommande gods till en stark skogsindustri.

4

Ny dragning E4

Örnsköldsviks stadskärna

En ny dragning av E4 utanför stadskärnan gynnar hela Sverige. E4 är landets viktigaste väg för gods- och persontransporter till och från Norrland men passagen genom Örnsköldsvik har redan idag dålig framkomlighet och utgör en nationell flaskhals. Den planerade transportökningen med 44 procent kommer att skapa kaos. En ny sträckning via en tunnel genom Åsberget är absolut nödvändig för att klara ökande godstransporter samtidigt som Örnsköldsviks stadskärna får möjlighet att utvecklas.

1

Hamnutvecklingen är avgörande för näringslivets förutsättningar i Örnsköldsvik. Därför behöver **Hörneborgs hamn** byggas ut till en effektiv allmän hamn med kapacitet att ta emot fler fartyg samtidigt. Med ett bra djup, möjlighet till containerhantering och sin nära koppling till järnvägsnätet är förutsättningarna goda att skapa en **knutpunkt** där det går att flytta gods mellan olika transportslag.

En utbyggd allmän hamn

Hörneborg

Hållbar tillväxt blir allt viktigare och förädlingen av skogsråvara kommer att vara en växande näring även i framtiden. En stark utveckling av nya produkter och marknader innebär att godsflödet ökar. Till exempel räknar Höglands Såg & Hyvleri AB med att volymerna kommer att öka med 10% per år de närmaste fyra åren, Domsjö Fabriker AB räknar också med 10% ökning på ett par år. Sekab planerar för en 60%-ig ökning.

Transporterna av skogsråvara kommer främst att gå via sjöfart men även via järnväg. Utifrån behovet måste det finnas förutsättningar för intermodala överflyttningar och flexibilitet mellan transportslagen. Det ligger både i Örnsköldsviks kommuns och näringslivets intresse och är samtidigt helt i linje med den nationella godstransportstrategin.

Av Örnsköldsviks åtta godshamnar som ingår i den verksamhet som Örnsköldsviks Hamn- och Logistik bedriver, är Hörneborg den mest trafikerade och

volymmässigt största hamnen men den är inte en allmän hamn utan används enbart av företagen på Domsjö verksamhetsområde. Här finns en järnvägsanslutning till Botniabanan och i viss mån sker gods-transporter på järnväg redan idag, men begränsas av att ERTMS-systemet ännu inte införts på alla tåg. Inte heller sker någon överflyttning mellan transportslag.

Fullt utnyttjad

Domsjöhamnen är den näst mest använda hamnen och den som närmast fungerar som en allmän hamn idag. I huvudsak används hamnen för Höglands-sågens export av sågade och hyvlade trävaror, främst till Storbritannien. Här saknas dock plats för lagrymsytor i anslutning till kajen, därför använder Höglands-sågen sig av Holmsund och Skutskärs hamnar när containerhantering krävs.

Kapaciteten i Hörneborg och Domsjö är nära på fullt utnyttjad, inom några år kommer man inte att

5 300 ton
MINDRE CO2-UTSLÄPP PER ÅR

En containerhamn innebär både effektivitetsvinster för företag och betydande miljövinster. Med en containerhamn skulle Domsjö Fabriker kunna frakta dissolvning cellulosa och lignin med båt direkt till Hamburg alternativt Rotterdam, istället för som idag först till Lübeck för lastbilstransport till Hamburg. Det skulle spara in 12 000 lastbilstransporter, eller totalt 196 800 mil, per år, och minska CO2-utsläppet med 5 300 ton per år.

klara ökningen av godstransporter. Hamnarna är begränsade vad gäller fartygsstorlek och klarar inte framtidens större fartyg.

Vid utebliven investering

Om ingenting görs skulle verksamheten fortsatt ligga kvar i Hörneborgs hamn och i Domsjöhamnen men den skulle vara både ineffektiv och miljöbelastande samt begränsa konkurrenskraften. Stora investeringar skulle även då behövas för underhåll och reparationer för att klara fortsatt drift, ändå skulle man på sikt inte klara planerade produktionsökningar. Möjligheten för överflyttning av gods från väg till sjöfart skulle förbli i det närmaste obefintlig. I Domsjö är storleken på fartygen begränsad för transporter av varor, vilket gör att företagen även fortsättningsvis skulle tvingas till lastbilstransporter till containerhamnar i Umeå och Gävle



Det rödmarkerade området visar hur hamnen skulle kunna byggas ut för att öka sin kapacitet.

MÖJLIGHETER

- ▶ En utbyggd allmän hamn med större kapacitet, längre kaj och möjlighet till containerhantering skulle medverka till att göra Örnsköldsvik till en mer attraktiv exploateringsort.
- ▶ En utbyggd allmän hamn i Hörneborg skulle öppna upp för fler aktörer. Hamnen skulle direkt få nya kunder genom att Höglands Såg & Hyvleri AB och Holmen Skog skulle flytta över sin verksamhet. Företag, som till exempel Gummigrossen, vars produkter idag går uteslutande med lastbil till Örnsköldsvik från andra norrländska hamnar skulle också kunna ta emot sitt gods i en lokal hamn. Gummigrossen tar idag emot gods från Kina och Europa via båt och skickar iväg gods med lastbil till kunder inom Sverige.
- ▶ Utvecklingen av närsjöfart och feedertrafik möjliggör för mindre hamnar att koppla ihop sig med större hamnar och så kallade corehamnar. Här skulle Örnsköldsvik kunna hitta en nisch att profilera sig på.

2

Godsterminalen i Arnäsvall har med sin närhet till såväl Botniabanan och E4 som Örnsköldsviks centrum goda förutsättningar att bli en **intermodal knutpunkt** för näringslivet. Fler företag kommer att flytta över sitt gods från väg till järnväg när järnvägsspåren förlängs och ytan anpassas för att möjliggöra gods- och containerhantering.

Utvecklad godsterminal

Arnäsvall

Efterfrågan på miljövänliga transporter innebär att trafiken på våra järnvägar kommer att öka. När det EU-gemensamma trafikstyrningssystemet ERTMS byggs ut i resten av landet kan järnvägsfordon utan problem trafikera Botniabanan, som redan idag är utrustad med systemet. En utbyggnad av Ostkustbanan med dubbelspår på sträckan Gävle-Sundsvall samt ny dragning från Sundsvall till Botniabanan kommer också bidra till en ökning av järnvägstransporterna med ökad godstrafik in till både Hörneborgs hamn och terminalen i Arnäsvall.

I Arnäsvall finns kommunens enda godsterminal. Med anknötning till järnväg och med närhet till E4 finns här en stor potential att flytta gods från väg till järnväg. En ökad godshantering via järnväg ligger helt i linje med den nationella godstransportstrategin så inte minst ur miljösynpunkt blir denna möjlighet allt viktigare.

Förfrågningar finns från kunder som söker nya transportlösningar men begränsningar i spårlängden gör att terminalen inte kan ta emot fullånga tågset utan att seten behöver delas, vilket gör det hela ineffektivt. Därför sker godstransporterna endast i begränsad omfattning.

Möjlighet till snabba etableringar

Med sin närhet till Örnsköldsviks centrum är området kring godsterminalen ett av kommunens prioriterade områden, benämnt Norra handelsområdet. Verksamheter som gynnas av närhet till en godsterminal skulle kunna etablera sig här, till exempel extern sällanköpshandel och lager för e-handel. Genom att snabbt kunna upplåta mark i närområdet för logistikföretag och andra intressenter med kopplingar till terminalen kan man möjliggöra för snabba etableringar när behovet uppstår.



Under 2020 bedömer Holmen Skog att de kommer att köra 40 000–60 000 m³ virke på järnväg från Arnäsvall. Vissa av dessa volymer kan bli aktuella att lasta på fartyg beroende på slutdestination. När godsterminalen är utbyggd kan volymerna från Holmen öka till cirka 100 000 m³ på järnväg.

Begränsad utveckling om inget görs

Den korta spårlängden och bristen på terminalyta begränsar möjligheterna till framtida utveckling av godsterminalen i Arnäsvall. På sikt kommer godstrafiken att öka även om ingen av de föreslagna åtgärderna genomförs men möjligheterna att bli en intermodal knutpunkt kommer då att gå om intet.



Två nödvändiga åtgärder

För att kunna hantera fler järnvägstransporter, containerhantering, fler besökare och en utveckling av området måste det till framförallt två åtgärder för att godsterminalen ska bli den intermodala knutpunkt som efterfrågas:

- 1 En förlängning av järnvägsspåren för minst 650 meter långa tåg. Dagens spårutformning klarar inte av att effektivt hantera 650 meter långa tåg eftersom spåren är för korta och för få.
- 2 En anpassning av terminalytorna för en effektivare hantering av gods och containers för att möta kundernas behov. Effektivare containerhantering skulle också möjliggöra omlastning från väg till järnväg. Idag är det brist på spår för uppställning av vagnar och lok. Lastning av containers är svårt på grund av att terminalytan mellan spåren är för smal.

- ▶ Med en spårförlängning i Arnäsvall och utbyggt ERTMS-system i övriga landet kan godsterminalen ta emot alla godståg, oavsett längd. Fler företag skulle flytta över gods från väg till järnväg eftersom det skulle vara lönsamt.
- ▶ Med anpassade ytor för containerhantering och hantering av gods skulle fler företag använda sig av godsterminalen och intermodaliteten skulle öka.
- ▶ En utvecklad godsterminal med enkel anslutning till Botniabanan och E4 skulle locka företag att etablera sig i Norra handelsområdet.

3

Omkring 60–70% av godstransporterna inom Örnsköldsvik utgörs av **timmertransporter** till skogsindustrierna vid kusten. Transporterna förväntas öka och dessutom bli längre och tyngre för att vara mer hållbara och effektiva. För att undvika flaskhalsar och skapa goda förutsättningar för näringslivet måste **bärigheten** på delar av vägnätet i Örnsköldsviks kommun uppgraderas.

Bärighet på vägar

Vägnätet i Örnsköldsvik

Vägsystemet i Örnsköldsviks kommun domineras av E4 som går genom Örnsköldsviks centrum och är en del av EU:s strategiska TEN-T-nätverk. Från inland mot kust går väg 352 och 348, båda viktiga transportstråk för de företag som finns i Mellansel, Bredbyn och Långviksmon.

En stor del av timmertransporterna från inlandet till skogsindustrierna vid kusten startar på enskilda vägar med begränsningar när det gäller bärighet. Begränsningar finns även i anslutning till slutdestinationerna i Domsjö, Högland och Husums industriområden.

Näringslivets prognoser visar att tunga transporter på väg kommer att öka, bland annat genom en ökad e-handel. Transporter av skogsråvara, som utgör den största delen av godstransporterna i kommunen, kommer att ligga kvar på minst samma nivåer under en 20-årsperiod. Eftersom det inte finns några alternativa transportsätt är det nödvändigt att säkra bra effektiva stråk för de här transporterna.

Nationell satsning på uppgradering

Det svenska vägnätet är indelat i fyra bärighetsklasser: BK1, BK2, BK3 och BK4. Klassificeringen används av Trafikverket och anger hur tunga fordon en väg i det allmänna vägnätet får belastas med. Enskilda vägar regleras med lokala bestämmelser. För BK1 gäller max 64 tons bruttovikt jämför med max 74 tons bruttovikt på BK4-vägar.

Det pågår en nationell satsning för att uppgradera vägnätet till BK4, för att möta bland annat skogsnäringens behov av att rationalisera och klimatförbättra virkestransporterna genom att köra tyngre och längre fordon. En sådan utveckling väntas få fullt genomslag redan inom ett par år och skulle minska klimatbelastningen.

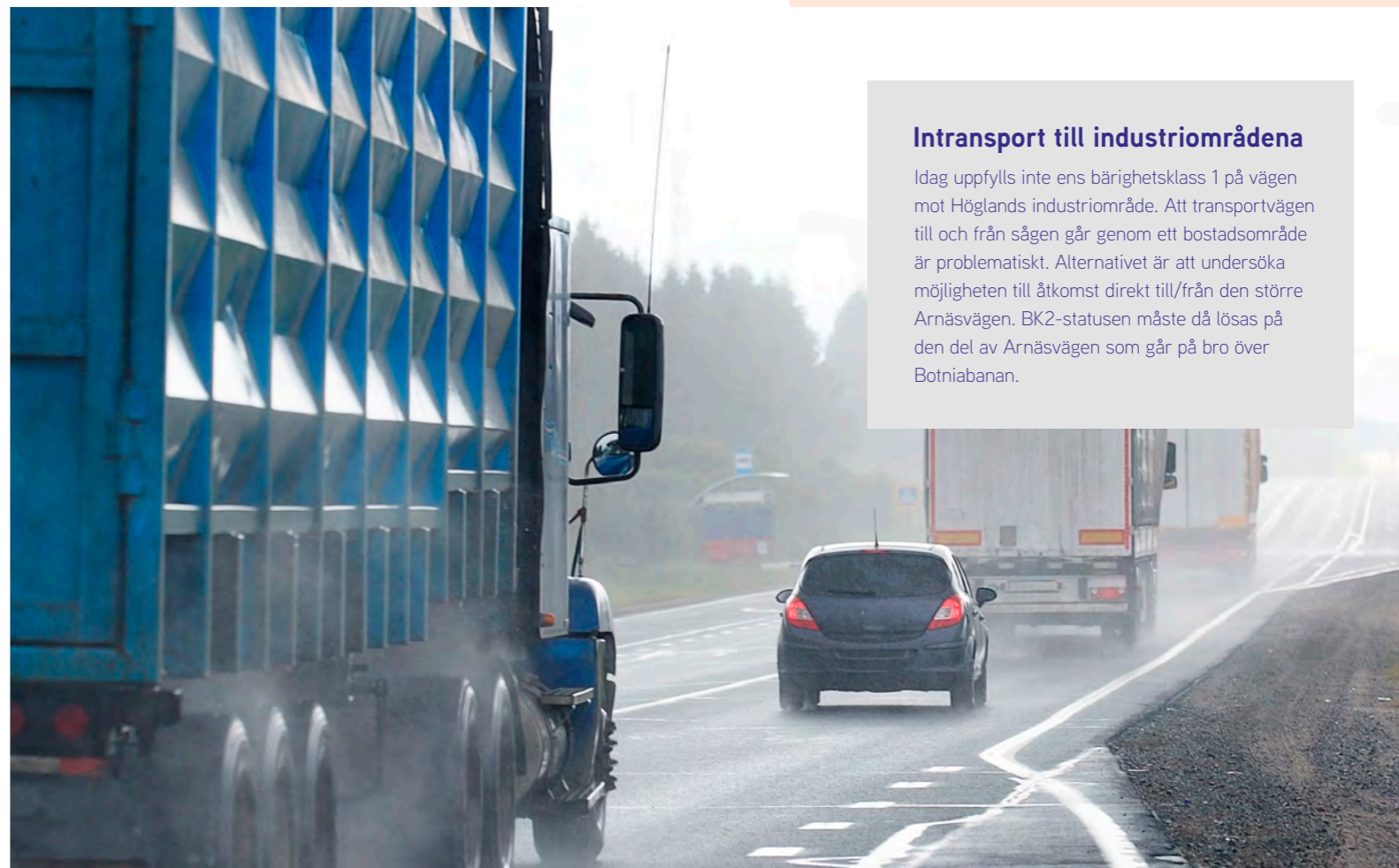
För att undvika flaskhalsar och skapa goda förutsättningar för det lokala näringslivet är det nödvändigt att också delar av vägnätet i Örnsköldsviks kommun uppgraderas till BK4. Detta för att intransport ska

kunna ske ända fram till Domsjö-, Husum- och Höglands industriområden. Som det ser ut idag uppfylls inte ens BK1 på vägen mot Höglands industriområde. Från skogsinnehaven på en radie av cirka 15 mil är bärigheten också begränsad på en mängd enskilda vägar.

En förutsättning

Med en BK4-klassning finns förutsättningar att transportera framförallt skogsprodukter till någon av kommunens hamnar, järnvägsterminal eller industrier på ett effektivare och mer hållbart sätt. En satsning på uppgraderad bärighet på vägnätet är en förutsättning för att samma mängd skogstransporter kan utföras av ett färre antal lastbilar, vilket är både ekonomiskt och miljömässigt hållbart.

De svaga punkterna i vägnätet behöver uppgraderas i närtid, vilket innebär att kommunen tillsammans med Trafikverket och näringslivet behöver ta fram en strategi och prioriteringsordning för bärighetshöjande åtgärder på statliga, kommunala och enskilda vägar.



Intransport till industriområdena

Idag uppfylls inte ens bärighetsklass 1 på vägen mot Höglands industriområde. Att transportvägen till och från sågen går genom ett bostadsområde är problematiskt. Alternativet är att undersöka möjligheten till åtkomst direkt till/från den större Arnäsvägen. BK2-statusen måste då lösas på den del av Arnäsvägen som går på bro över Botniabanan.

- ▶ Med ett uppgraderat vägnät skulle godstransporterna flyta på smidigt genom Örnsköldsviks kommun. Säkerheten skulle dessutom öka då risken för dikeskörningar och stillastående fordon mitt på vägen skulle minska.
- ▶ Det lokala näringslivet skulle fortsätta att utvecklas tack vare goda förutsättningar för godstransporterna.
- ▶ Virkestransporterna på väg skulle rationaliseras och klimatförbättras genom möjligheten att kunna köra tyngre och längre – men färre – fordon.

4

E4 är landets viktigaste väg för gods- och persontransporter till och från Norrland. I dag passerar **E4 rakt genom centrala Örnsköldsvik**, vilket medför dålig framkomlighet för genomfartstrafiken och gör sträckan till en **flaskhals**. I framtiden kommer transportvolymerna att öka kraftigt, därför måste E4 få en ny sträckning utanför stan. Och det snarast möjligt.

Ny dragning E4 Örnsköldsviks stadskärna

Den totala volymen tunga transporter genom Örnsköldsvik är mycket omfattande. Det handlar om cirka 2 200 tunga lastbilsrörelser per dag. Passagen genom centrala Örnsköldsvik har dålig framkomlighet och trängsel hör till vardagen. Kapacitetsbristen märks särskilt längs E4 i rusningstrafik och under sommaren. Också cirkulationsplatser och trafikljus påverkar transportkvaliteten negativt.

Det lokala näringslivets prognoser för tunga transporter pekar på att vägtransporterna kommer att öka. Av Trafikverkets egna prognoser framgår också att vägtransporterna kommer att öka kraftigt fram till 2040, bland annat på grund av en ökad e-handel. Det handlar om hela 44 procent fler tunga transporter på E4 med ökad trängsel, buller och ännu fler föroreningar som följd. Trafiksituationen genom Örnsköldsviks centrum för både godstransporter och övrig trafik blir då helt ohållbar.

En nationell fråga

Trafikverket har som ambition att bygga bort E4-genomfarter i landets städer för att få bra framkomlighet, bra trafiksäkerhet och en bra miljö längs hela E4 genom landet. Enda sättet att få bort tunga och farliga transporter genom Örnsköldsviks stadskärna och samtidigt minska partikelutsläpp och buller samt öka trafiksäkerheten, är en ny dragning av E4. Sedan år 1979 har Örnsköldsviks kommun förordat en ny E4-sträckning genom en tunnel i Åsberget. Att en ny dragning skulle göra stor samhällsnytta råder det inga tvivel om. E4 är en nationell fråga eftersom den påverkar trafikflödet genom hela landet.

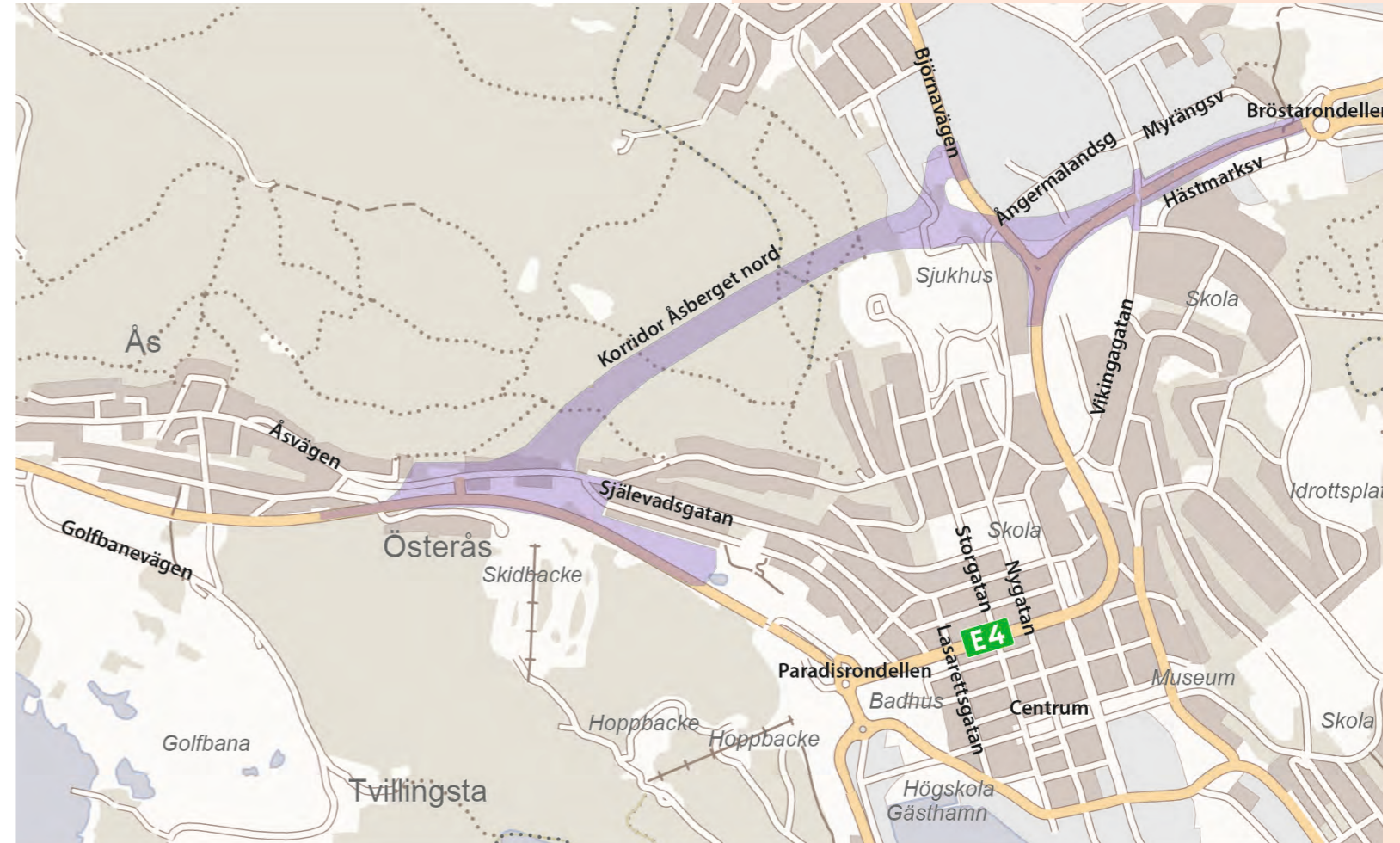
Också Trafikverket har konstaterat att en tunnel genom Åsberget är den lösning som förväntas få störst positiva effekter samt är en nödvändighet för att långsiktigt uppnå en godtagbar luftkvalitet i Örnsköldsviks centrum. Av de två alternativ som varit aktuella

förordade Trafikverket i februari 2018 korridor Åsberget nord. Det innebär att E4 söderifrån skulle gå in i berget ungefär mitt för Åsberget och ut på andra sidan, norr om sjukhuset och vidare över en bro för att slutligen ansluta till befintlig E4 innan Bröstarondellen vid Stora Coop.

Måste prioriteras i transportplanen

Det finns idag inget beslut om att tunneln ska byggas och projektet finns inte med som en namngiven investering i nationell transportplan 2018-2029. Fortsatt arbete med att få till stånd en ny E4-dragning måste prioriteras mycket högt och Örnsköldsviks kommun räknar med att regeringen lyfter in Åsbergstunneln vid nästa revidering av transportplanen.

För även om åtgärderna gällande en utbyggd allmän hamn, utvecklad godsterminal och vägar med högre bärighet genomförs, så kommer E4 genom Örnsköldsviks centrum fortsatt att vara ett stort logistikproblem.



MÖJLIGHETER

- ▶ Trafikflödet för all godstrafik till och från norra/södra Sverige skulle förbättras avsevärt. Ökad framkomlighet och säkrare trafikmiljö kortar restiderna och förbättrar arbetsmiljön för chaufförerna.
- ▶ Centrala Örnsköldsvik skulle kunna utvecklas med bostäder och annan verksamhet, vilket inte är möjligt idag.
- ▶ Utsläppen av partiklar och kvävedioxid i centrala Örnsköldsvik skulle minska och Örnsköldsvik skulle klara riksdagens miljökvalitetsmål.
- ▶ Genom att dra om E4 via en tunnel i Åsberget undviks en trafikinfarkt genom Örnsköldsviks centrum, vilket annars blir resultatet vid en ökning av de tunga transportererna med 44 procent.
- ▶ Transporter av farligt gods genom Örnsköldsviks centrum undviks.



Örnköldsvik – samma luft som Hornsgatan

E4 genom Örnköldsvik skapar en barriäreffekt genom stadskärnan som påverkar tillgängligheten samt trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förutom olycksriskerna med transporter av farligt gods är den tunga trafiken besvärande och stör trivselen i området längs Centralesplanaden. E4 omöjliggör en hållbar stadsutveckling med bland annat nya bostäder i centrala lägen.

Örnköldsviks stadsmiljö präglas av buller och föroreningar. E4 bidrar till att gränsvärdet för luft avseende partiklar och kvävedioxid överskrids. Det finns idag bara en knapp handfull platser i landet där innerstadsmiljön inte klarar den bindande normen vad gäller kvävedioxid i områden där människor bor. Här kan Örnköldsvik jämföras med Hornsgatan i centrala Stockholm.

Örnköldsvik omnämns också i bolaget Rambolls luftkvalitetsrapport 2019 som en av 30 svenska städer som överskrider nivåerna av luftburna partiklar i förhållande till riksdagens miljö kvalitetsmål Frisk luft. Siffrorna bygger på SMHI:s statistik för luftkvalitet utomhus.

Sedan år 2011 finns ett åtgärdsprogram för partiklar, PM10, och planer finns på att ta fram ett liknande åtgärdsprogram för kvävedioxid. Någon annan lösning för att klara miljökraven än en förbifart förbi Örnköldsviks stad finns idag inte. Om E4 skulle få en annan sträckning skulle kommunen klara miljökraven.

Pendling och internationella kontakter



Ett fortsatt **konkurrenskraftigt näringsliv** i Örnsköldsvik förutsätter att det finns goda kommunikationer för transporter av gods såväl som av människor. En stor andel av näringslivet har utländska ägare, där ledningsgruppen finns i en annan del av världen, precis som kunderna. För att säkra framtida kompetensförsörjning och investeringar måste Örnsköldsvik fortsatt vara en attraktiv kommun där det är **smidigt att resa till och från** resten av världen.

För näringslivet i Örnsköldsvik är det a och o att ha bra kommunikationsalternativ. Flera av bolagen i Örnsköldsvik är världsledande inom sitt område, vilket är smått fantastiskt med tanke på den globala konkurrensen. Bibehållen konkurrenskraft, lönsamhet och möjligheter till utveckling förutsätter att företagen når ut till sina kunder, som finns överallt i världen. De flesta av de stora bolagen har dessutom sina ägare i ett annat land, vilket innebär att det måste vara lätt att resa till och från Örnsköldsvik.

Som en del av Höga Kusten är Örnsköldsvik också ett attraktivt besöksmål. Höga Kusten är dessutom den snabbast växande turistdestinationen i landet. Antalet sommarturister i Höga Kusten ökade under 2019 för nionde året i rad till 347 887 gästnätter. Det innebär en ökning med 17,8 procent jämfört med 2018, vilket kan jämföras med hela Sverige där ökningen är 5 procent.

Flygets betydelse för Örnsköldsvik

Sett ur dessa perspektiv är såväl kollektivtrafiken som flyget viktiga möjliggörare för fortsatt tillväxt. Ska Örnsköldsvik fortsätta vara en attraktiv plats är goda flygförbindelser till och från Örnsköldsvik viktiga för invånare, företag och besökare. I februari 2020 började två operatörer trafikera Örnsköldsvik till Arlanda respektive Bromma. Flyget har en stor betydelse för export och tillväxt och gör det lättare för företag att etablera sig i Örnsköldsvik samt säkra framtida kompetensförsörjning.

Som ägare av flygplatsen är Örnsköldsviks kommuns bestämda uppfattning att flyget är oerhört viktigt för att ge bra förutsättningar för näringslivets tillväxt, invånare och besökare, allt för att skapa en attraktiv kommun. Flygplatsen är så viktig att kommunen lägger cirka 20 miljoner kronor per år för att säkra driften genom finansiering inom bolagskoncernen.

Över tid behöver staten dock ta ett större ekonomiskt ansvar för regionala/kommunala flygplatser, eftersom det finns risk att dessa flygplatser läggs ner om det inte finns en högre grad av kostnadstäckning. Svenska regionala flygplatser är en viktig del av infrastrukturen som bör ses som ett sammanhållet system och en del av den svenska exportstrategin.

När detta skrivs under den pågående Coronapandemin våren 2020 har regeringen beslutat införa temporär allmän trafikplikt på ett antal flygplatser i landet, varav Örnsköldsviks flygplats är en.

För att bidra till att Sverige blir världens första fossilfria land, är Örnsköldsvik Airport delaktigt i projektet Grön Flygplats, vars målsättning är att markant minska koldioxidutsläppen på SRF:s regionala flygplatser och göra det möjligt att tanka fossilfritt flygbränsle och ladda elflygplan allteftersom tekniken utvecklas.

Vidgad arbetsmarknad

Tack vare Botniabanan har Örnsköldsviksregionen fått en toppmodern kustnära järnväg som möjliggör snabbt och enkelt resande till

och från Umeå, Kramfors och Härnösand. Arbetsmarknaden har vidgats såväl för Örnsköldsviksborna som för boende i grannorterna. Pendlandet blir allt vanligare och under 2019 passerade Norrtåg för första gången 1,5 miljoner resor på ett år. Totalt uppgick resandet till 1 530 000 resenärer under 2019.

Utbyggd Ostkustbana

Men det finns mer att göra inom järnvägsområdet. Bottniska korridoren är en av Europas viktigaste transportkorridorer som sträcker sig från Helsingfors till Stockholm och Mjölby. Idag består en stor del av järnvägssträckan av enkelspår, vilket saktar ner framfarten samtidigt som kapaciteten är låg.

Ostkustbanan utgör en viktig del av Bottniska korridoren men är idag en flaskhals i hela det nationella transportsystemet på grund av det 27 mil långa enkelspåret mellan Gävle och Sundsvall. Ett dubbelspår på sträckan Gävle–Sundsvall tillsammans med en ny dragning från Sundsvall till Botniabanan skulle fyrdubbla kapaciteten och halvera restiden. Istället för 5,5 timmar Stockholm–Örnsköldsvik skulle resan ta 3 timmar och 13 min. Sträckan Stockholm–Sundsvall skulle ta 2 timmar.

Med den restiden öppnar sig helt nya möjligheter för det personliga resandet. En förbättrad kustjärnväg skulle ha stora positiva effekter för arbetspendlingen, kompetensförsörjningen, näringslivsutvecklingen och hela Sveriges tillväxt.

