

Regeringskansliet (Landsbygds-
och infrastrukturdepartementet)

Örnsköldsviks kommuns yttrande, förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 (TRV 2025/17432)

På uppdrag av regeringen har Örnsköldsviks kommun remitterats Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation. Örnsköldsviks kommun har tagit del av remissen och lämnar yttrande enligt följande.

Örnsköldsvik – av väsentlig betydelse för transportsystemets tillgänglighet och robusthet

Örnsköldsviks kommun är under stark samhällsutveckling och utgör ett infrastrukturellt nav för Västernorrlands robusthet. Kommunen är stort till ytan och har samhällsviktig infrastruktur av regional och nationell betydelse med transporter för såväl person- som godsförbindelser. Kommunen planerar för en hållbar tillväxt och ökad motståndskraft för att möta de utmaningar som präglar omvärlden. En väl fungerande infrastruktur med hamnar, vägar, järnvägar och flygplatser är avgörande för att säkerställa fortsatt tillväxt, kompetensförsörjning, trygghet och säkerhet vilket skapar nytta för hela samhället. Goda förutsättningar med tillgänglighet och trygghet för alla människor att gå, cykla och resa kollektivt bidrar till fler hållbara resor, minskad klimatpåverkan och ger förutsättningar till en bättre folkhälsa.

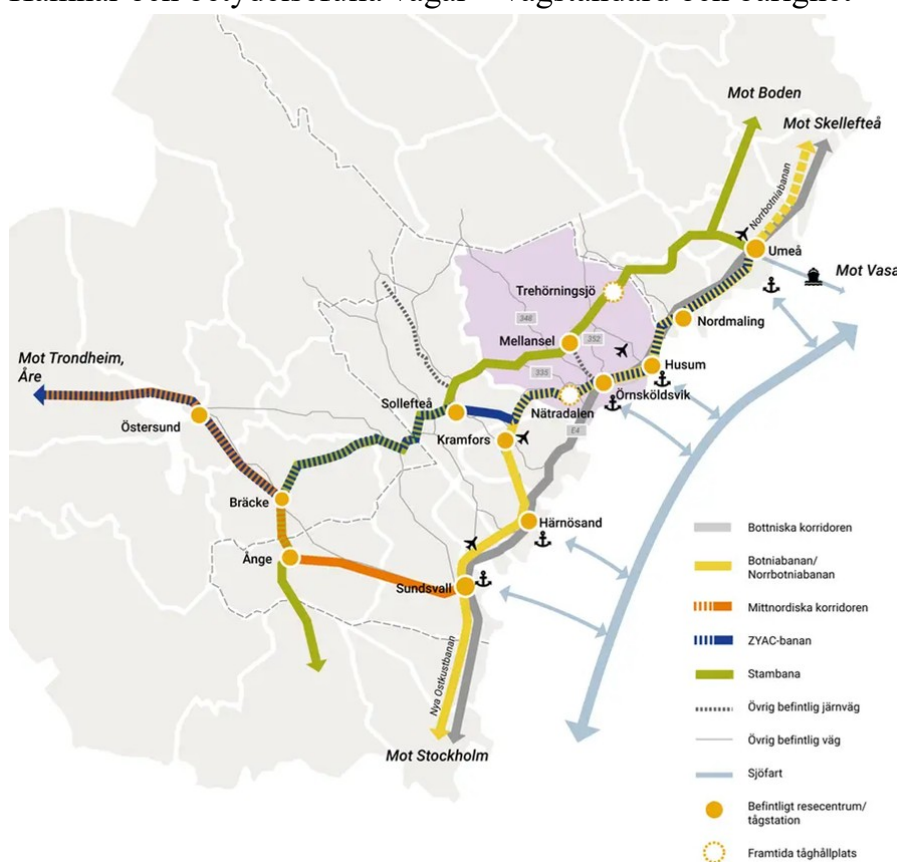
Näringslivet i Örnsköldsvik har en betydande andel kunder på den internationella marknaden och är starkt beroende av en fungerande, robust infrastruktur för gods- och persontransporter för att nå marknader globalt. Örnsköldsviks näringsliv står för cirka fem procent av Sveriges nettoexport vilket utgör en betydande del i ”AB Sverige”. Kommunens starka industribas med framstående företag inom skogs- och träprodukter, verkstadsteknik och högteknologiska komponenter gör Örnsköldsvik till en viktig leverantör i svenska värdekedjor och bidrar tydligt till Sveriges industriella konkurrenskraft.

Åtgärder som stärker tillväxt och robusthet

Det rådande omvärldsläget med ett ökat behov av beredskap och anpassningar till NATO:s förmågekrav tydliggör att transportinfrastrukturen i kommunen har en central funktion. Det för att säkerställa försörjningsflöden, mobilitet och operativ förmåga, vilket är avgörande för både lokal och nationell robusthet. Västernorrlands län och Örnsköldsviks kommun drabbades av trafik- och infrastrukturstörningar som orsakades av kraftiga skyfall under september 2025, vilket ytterligare har aktualiserat behovet av att stärka transportinfrastrukturen.

För att skapa förutsättningar för effektiva och robusta godstransporter samt för att utveckla och stärka arbetsmarknadsregionerna bedömer Örnsköldsviks kommun att följande satsningar är av stor vikt.

- E4 Förbifart Örnsköldsvik – framkomlighet, robusthet och nya finansieringsvägar är av särskild betydelse
- Finansieringen av samt utse Örnsköldsvik Airport till en samhällsviktig flygplats är av särskild betydelse
- Nya Ostkustbanan - dubbelspår Gävle Sundsvall Härnösand
- Hamnar och betydelsefulla vägar – vägstandard och bärlighet



Konnektivitet genom transportsystemet Örnsköldsvik enligt ny översiktsplan – granskningshandling 2025

Örnsköldsvik kommuns prioriteringar av transportinfrastrukturen med E4 Förbifart Örnsköldsvik, Örnsköldsviks Airport, Nya Ostkustbanan, hamnar och betydelsefulla vägar har länge utgjort vitala funktioner. Kommunen arbetar med att ta fram en ny översiktsplan, ÖP 2040, vilken är på granskning fram till 8 december.

I den framhålls vikten av att bevara och utveckla dessa funktioner för infrastrukturen. Den betonar även sammankopplingen mellan ovanstående funktioner samt kopplingen till infrastruktur som är utpekade riksintressen.

För att säkerställa kommunens och regionens beredskap samt möta militära och civila förmågekrav arbetar Örnsköldsviks kommun med en förstudie gällande ett tematiskt tillägg till översiktsplanen utifrån totalförsvars- och beredskapshänsyn.

E4 Förbifart Örnsköldsvik – framkomlighet, robusthet och nya finansieringsvägar är av särskild betydelse

Den nuvarande sträckningen av E4 genom Örnsköldsvik byggdes 1965 och präglas av problem med trafiksäkerhet, framkomlighet och miljöpåverkan. E4 genom Örnsköldsvik är en del av EU:s Transorteuuropeiska transportnätverk (TEN-T) och är därför av särskild internationell betydelse. Den utgör även en viktig del av den Bottniska korridoren och godstrafiken genom centrala Örnsköldsvik på E4 består till största delen av långväga transporter. Utifrån ett totalförsvarsperspektiv är förmågan att effektivt kunna förflytta trupper och materiel i ett robust system viktigt för att inte fastna i Örnsköldsvik.

E4 Förbifart Örnsköldsvik har utretts och planerats sedan långt tid och den nya vägsträckan är utpekad som högt prioriterad av Umeåregionen samt som den allra högsta prioriterade vägätgården av Västernorrlands län. Den planerade vägsträckan för förbifarten har bedömts vara av nationellt intresse och är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer.

Förberedande arbeten utförda av Örnsköldsvik kommun

Örnsköldsviks kommun har tillsammans med Trafikverket under lång tid vidtagit åtgärder för att möjliggöra projektet, minska riskerna och stärka genomförbarheten, bland annat genom:

- Avsiktsförklaring om medfinansiering mellan Trafikverket, region och kommun
- Business Case för alternativ finansiering (utredning av OPS- möjligheter)
- Detaljplaner som ska underlätta kommande vägplan till tunnel
- Inlösen av fastigheter med syfte att möjliggöra tidig markåtkomst
- Egen trafiksimulering som visar på 20% ökning av trafik genom tunneln, jämfört med Trafikverkets analys.
- Åtgärder och planering för omledning av trafik till tunnel
- Översiktsplan med E4 förbifart och hänsynstagande till riksintressen kommunikation

En flaskhals som hindrar framkomlighet, robusthet och stadsutveckling

Förverkligande av Förbifart Örnsköldsvik genom en ny dragning genom en tunnel i Åsberget är en förutsättning för att skapa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i ett av Sveriges viktigaste vägtransportstråk. Förbifart Örnsköldsvik är även en förutsättning för att hantera ökade trafikvolymmer, stora sårbarheter för industrier i närområdet, risker med farligt gods, HCT transporter, samt förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Förbifarten är en förutsättning för att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för luft och till en god livsmiljö i centrala Örnsköldsvik. Örnsköldsviks kommun står nu redo med ett välpaketerat förslag som visar möjlighet till alternativ finansiering via offentlig-privat samverkan.

Örnsköldsviks kommun anser att vägobjekt E4 förbifart Örnsköldsvik, med en beräknad kostnad på cirka 2,7 miljarder kronor, ska ingå som en namngiven investering i den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026-2037. Alternativt att E4 förbifart Örnsköldsvik ges möjlighet att genomföras med en alternativ finansieringsform enligt infrastrukturpropositionens avsikt.

Finansieringen samt att utse Örnsköldsvik Airport till en samhällsviktig flygplats är av särskild betydelse

Flygtrafiken är central för att säkerställa snabba transportbehov och knyta samman Örnsköldsvik och regionen med omvärlden. Den skapar även förutsättning för en robusthet i beredskapssystemet och är en viktig del i ett konkurrenskraftigt näringsliv.

Örnsköldsvik Airport är en kommunalt ägd flygplats med både reguljärt inrikesflyg och charter. Flygplatsen används både av näringsliv, försvar och samhällsviktiga funktioner såsom ambulansflyg, brandskydd och den är strategiskt placerad nära den växande gröna industrin i regionen. Detta gör att den bör utses till en samhällsviktig flygplats.

Örnsköldsvik Airport har även en innovations- och forskningsmiljö (LARC) där man utvecklar teknik för elflyg, drönare, automation och framtida flygsystem. Finansieringen sker via flygavgifter, statligt driftstöd och kommunala bidrag;

Kommunens nuvarande driftstöd uppgår till 39 miljoner kronor av det totala underskottet på 47 miljoner kronor. Det utgör den större delen av det offentliga stödet och därmed väsentligt över målsättningen om att minska den kommunala finansieringen till 25 %.

Örnsköldsviks Airport har många goda tekniska och geografiska förutsättningar för att möta nuvarande och framtida behov som en samhällsnyttig flygplats. Med en långsiktig finansiering skapas förutsättningar för att framtidssäkra och utveckla

verksamheten och flygplatsområdet i form av beredskap, näringslivsutveckling och internationalisering.

Örnsköldsviks kommun anser att Örnsköldsviks Airport behöver en långsiktig statlig medfinansiering och en gemensam finansieringsmodell mellan stat och kommun med målet att:

- Trygga drift och utveckling av flygplatsen
- Utse Örnsköldsviks Airport till en samhällsviktig flygplats och garantera flyglinjen till Arlanda - även vid brist på kommersiell lönsamhet
- Stärka innovationsmiljön och forskningen inom fossilfritt flyg
- Möjliggöra nya intäktskällor genom exempelvis testverksamhet, körskoleytor, drönarverksamhet, bränsledepåer
- Utveckla flygplatsen som ett regionalt energinav och logistikcentrum.

Örnsköldsviks kommun är beredd att ta upp till 25 % av kostnaderna men anser att resterande del behöver täckas av statlig medfinansiering alternativt att ett återförstatligande av flygplatsen kommer tillstånd.

Nya Ostkustbanan – dubbelspår Gävle Sundsvall Härnösand

Nya Ostkustbanan är en viktig transportinfrastruktursatsning ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Det är genom att bygga klart stråken som vi skapar kapacitet, effektivitet och konkurrenskraft. Det är så vi möter klimatmålen – och framtidens behov av samhällsutveckling. Nya Ostkustbanan är den saknade pusselbiten i stråket mellan Stockholm och Luleå. Botniabanan har varit klar i många år, Norrbotniabanan byggs ut och Trafikverket föreslår nu att fyrspar söderut från Uppsala ska byggas. När det är genomfört kommer kustjärnvägen mellan Stockholm och Luleå att vara modern, funktionell och effektiv – med ett enda undantag; sträckan mellan Gävle och Härnösand.

För Örnsköldsviks kommun är Botniabanans infrastruktur en framgångsfaktor nu och i framtiden. Den möjliggör en snabb tågtrafik varje timme mellan Kramfors och Umeå. Genom att prioritera Nya Ostkustbanan görs tågpendling attraktiv både inom och mellan arbetsmarknads-regioner. Detta förbättrar tillgängligheten, underlättar rörlighet på arbetsmarknaden och stärker kopplingen mellan universitet samt mellan sjukhus, vilket ger tydliga regionala och nationella fördelar.

Örnsköldsviks kommun anser att bygget av Nya Ostkustbanan behöver påskyndas. Då kan de investeringar som redan gjorts i Botniabanan och Norrbotniabanan ge full samhällsekonomisk nytta. Örnsköldsviks kommun anser därmed att etapperna Dingersjö-Kubikenborg, med en kostnad på cirka 3,8 miljarder, samt Gävle-Kringlan,



med en kostnad på cirka 15,8 miljarder, behöver genomföras inom planperioden 2026-2037.

Betydelsefulla vägar och hamnar – vägstandard och bärighet

Det exportbaserade näringslivets fortsatta utveckling förutsätter god kapacitet kring kommunens prioriterade hamnar. Farleder, hamnar och sjöfart har en viktig roll i framtidens godstrafik. Målsättningen är att den hamninfrastruktur som finns inom kommunen i framtiden ska ingå i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) som länkar samman transportinfrastruktur i hela EU, detta för att möjliggöra att få tillgång till EU-medel från bland annat Connecting Europe Facility (CEF), vilket kan påskynda viktiga investeringar med mindre ekonomisk risk för kommunen, regionen eller nationen.

I Örnsköldsviks kommun finns idag nio godshamnar. Hamnen i Husum är privatägd och är en av norra Sveriges största hamnar. Det finns goda möjligheter att utveckla intermodalitet mellan transportslag vid hamnen. De övriga åtta hamnarna drivs via ett kommunalt bolag. Kommunen verkar för en utveckling av den kommunala hamnverksamheten i Örnsköldsvik och i Köpmanholmen. Respektive hamn ska vidareutvecklas utifrån sina speciella förutsättningar.

Centralisering av hamnverksamhet till ett fåtal större hamnar minskar behovet av underhållsinvesteringar och skapar en effektivare användning. De framtida behoven inkluderar ökad kapacitet, längre kajer och containerhantering. De handlar även om möjligheten att ta emot djupgående fartyg med olika typer av gods och persontransporter. Hamnar och terminaler utgör viktiga logistiknoder och för att få effektivitet i transportsystemet behöver järnväg och väg knytas till hamnar på ett funktionellt sätt. Exempelvis behöver vägnätets koppling förbättras till hamnen i Köpmanholmen och hamnen i Husum. För att kunna vidareutveckla sjöfarten och transporter av gods vattenvägen är det av särskild betydelse att farlederna hålls öppna och framkomligheten bevaras.

Vägnätet från inlandet och ut till kustens industrier är av stor vikt, bland annat för skogsindustrin. Väg 335 mot Sollefteå via Sidensjö, väg 348 mot Åsele via Bredbyn och Solberg samt väg 352 mot Fredrika via Björna är centrala. De tre vägarna är av särskild betydelse för kommunens utveckling och knyter samman inlandet med centralorten samt möjliggör förbindelse med platser längre västerut. En god vägstandard och bärighet blir en förutsättning för boende och näringslivsverksamhet i hela kommunens geografi.

Örnsköldsviks kommun anser att hamnar och vägarna till hamnar bör vara av nationellt intresse och att vägstandard och bärighet behöver förbättras.



Örnsköldsvik bygger bäst tillsammans

Örnsköldsvik är ett nav med stark utveckling där regional samverkan med utbyte mellan olika samhällsaktörer är en viktig framgångsfaktor. Örnsköldsvik vill aktivt söka möjligheter kring samordning mellan kommuner, regioner och statliga myndigheter för att säkra flertalet intressen när framtida infrastruktur planeras och byggs.

Örnsköldsviks kommun
Kommunstyrelsen

Anna-Britta Åkerlind (C)
Ordförande