
RAPPORT

UTVECKLINGSMÖJLIGHETER I LULEÅS HAMNOMRÅDE MED NORRBOTNIABANAN I DEN ÖSTLIGA JÄRNVÄGSKORRIDOREN



Sammanfattning

Luleå är en växande stad med attraktiva förutsättningar för industri och näringsliv. I och med realiseringen av Norrbottenbanan kommer staden att bli än mer strategisk och betydelsefull som knutpunkt i de viktiga stråken av infrastruktur som möts här. Botniska korridorerna, med dess stora och ökande transportflöden, är en strategiskt betydelsefull transnationell länk i det europeiska transportsystemet. Botniska korridorerna går genom både norra Sverige och norra Finland och binder samman de öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlarna, NEW, Northern Axis och Nordiska triangeln.

Hur Norrbottenbanan ska anslutas till Luleå stad är ännu inte beslutat. Det finns två alternativa korridorer, en östlig och en västlig. Det östliga alternativet innebär att järnvägen passerar flygplatsen, via Svartön och Luleå hamn, för att därefter angöra Luleå centrum. Det västliga alternativet innebär att järnvägen följer E4 och väg 97 in till Luleå centrum. Hamnen kopplas i detta alternativ därmed till järnvägen på samma sätt som idag. Det västliga alternativet innebär att direktanslutning till flygplatsen uteblir. Båda alternativen anses ge positiva konsekvenser för godstrafiken enligt de fördjupade järnvägsutredningar som togs fram 2010.

Den här studien fokuserar på de potentialer som skapas för Luleå hamn med närliggande verksamheter i och med ett östligt alternativ. Intervjuer har skett med ett antal större aktörer i verksamhetsområdet kring hamnen, samt med aktörer som verkar för en positiv näringslivsutveckling i norra Sverige.

Sammanfattningsvis visar rapporten att; för de aktörer som idag är verksamma i hamnen är lokaliseringen av Norrbottenbanan i ett östligt eller västligt läge av mindre betydelse för befintlig verksamhet och planerad utveckling. Dessa företag har byggt upp sin verksamhet utifrån de förutsättningar som finns idag. Transportavstånden är långa och eventuella tidsbesparingar med ett östligt alternativ blir försumbara. De flesta aktörer ser dock positivt på ett östligt alternativ och anser att det skulle stärka deras verksamhet som helhet och kunna bidra till framtida investeringar i hamnen. Av de intervjuer som genomförts kan slutsatsen dras att den största effekten för godsperspektivet med ett östligt alternativ är de nyttor som uppstår när spåret är på plats och för verksamheter som potentiellt vill etablera sig i Luleå. Nyttan uppstår således när systemeffekten finns på riktigt och utgör en konkurrensfördel för Luleå hamn och kringliggande verksamhetsområde, för att attrahera nyetableringar till regionen.

Innehållsförteckning

1	Inledning	2
2	Beskrivning av östligt och västligt alternativ från JU 160	4
2.1	Alternativ Väst	5
2.2	Beskrivning alternativ OH	6
3	Samhällsutveckling	8
3.1	Växande stad med attraktiva förutsättningar för industri och näringsliv	8
3.2	Transportnätverk och stomnätskorridorer	10
3.3	Projekt Malmporten	11
4	Befintliga verksamheter i och omkring Luleå hamnområde	11
4.1	Luleå hamn	12
4.2	SSAB	14
4.3	LKAB	14
4.4	Cementa	16
4.5	BDX	16
5	Analys och slutsatser	17

1 Inledning

Norrbotniabanan är en del av Botniska korridoren som startar i Bergslagen och vidare norrut via Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanan. Efter Botniabanan fortsätter korridoren med Norrbotniabanan och slutar i Haparanda med Haparandabanan. Norrbotniabanan är den sista saknade länken i järnvägsnätet och kommer att skapa helt nya förutsättningar för resande och transporter längs norrlandskusten. Banan möjliggör halverade restider och tät trafikering mellan kuststråkets orter. Samspelet mellan orterna kommer således öka. Detta bidrar bland annat till starkare arbets- och utbildningsmarknader samt ökad tillgänglighet till specialiserad samhällsservice. Det innebär också ökade möjligheter för näringslivet att växa och utvecklas, då förutsättningarna för effektiva transporter i många fall är en avgörande faktor för utveckling av befintlig verksamhet eller valet att etablera sig.

Den nordligaste etappen av Norrbotniabanan är delen som går in till Luleå. Norrbotniabanan kan angöra Luleå antingen västerifrån längs med befintlig E4, eller österifrån, via bro över Hamnholmen. JU 160 (Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik-Luleå, 2010) och kompletterande utredningar har beskrivit möjliga infarter till Luleå och dess effekter och måluppfyllelse för projektet.



Figur 1: Valda korridorer JU160

Källa: Norrbotniabanan. Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå. Slutrapport. Dnr TRV 2010/23219. Sidnr. 5.

Sammantaget bedöms i JU 160 att alternativ OH medför mycket positiva effekter på resande- och godsutveckling. Utöver systemeffekten medför alternativet ett intermodalt resecentrum för regionen vid Luleå flygplats. Alternativet knyter dessutom ihop orter längs Malmbanan och Norrbottenbanan på ett effektivt sätt. Anslutningen till Luleå airport ger utöver systemeffekten förutsättningar för en helt ny intermodal godsfunktion.

Samhällsutvecklingen har de senaste åren gått i allt snabbare takt och Luleå växer kraftigt. Nya etableringar, projekt och förutsättningar för industri och annat näringsliv i området gör att det finns anledning att studera de nya och potentiella nyttorna för godstransporter via järnväg till och från Luleå, för att komplettera de tidigare studiernas resultat. I denna rapport redovisas de utvecklingsmöjligheter och behov av vidare analyser som skulle kunna innebära tillkommande nyttor med fokus på Norrbottenbanans östliga alternativ.

1.1 Syfte

Syftet med denna rapport är att utifrån nu kända fakta och planer redogöra för vilka möjligheter ett östligt alternativ öppnar upp för, hur dessa ser ut och hur de kan säkerställas för varje verksamhet i hamnen och de övriga verksamheterna i området. Dessutom beskrivs den utveckling som några av verksamheterna i området ser framåt, samt vilka nyttor som bör studeras vidare.

1.2 Mål

Målet med rapporten är att identifiera potentiella nyttor avseende godstransporter med ett östligt alternativ och hur ett östligt alternativ därmed kan bidra till hamnens och kringliggande verksamheters utveckling.

1.3 Metod

Följande moment har genomförts:

- Inläsning av befintligt material, se 1.1.4
- Analys av aktuella omvärldsfaktorer som är relevanta för hållbara godstransporter.
- Intervjuer och informationsinhämtning med relevanta aktörer
 - o Trafikverket
 - o Luleå kommun
 - o Länsstyrelsen
 - o LKAB
 - o SSAB
 - o Norrbottens handelskammare
 - o Luleå hamn

- Shorelink
- BDX
- Student Consulting

(Totalt har 16 personer deltagit i intervjuerna, Distansintervjuer genomfördes under veckorna 21 till 27 samt vecka 34, 2020. Resultatet av intervjuerna har inarbetats i kapitel 3 och 4, där samhällsutvecklingen och verksamheterna beskrivs.)

1.4 Avgränsningar

Studien genomfördes med en omfattning på ca 80 timmar, med fokus på godstransporter för transportintensiva näringar och verksamheter i området runt Luleå hamn (Svartön/Hersön).

1.5 Tidigare utredningar och utredningsmaterial

Norrbottenbanan. Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå. PM Fördjupning alternativ väst. Dnr TRV 2010/23219

Norrbottenbanan. Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå. PM Fördjupning alternativ Öst via Hamnholmen. Dnr TRV 2010/23219

Norrbottenbanan. Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå. Slutrapport. Dnr TRV 2010/23219

Trafikutredning Hertsöfältet. Luleå Kommun. 2019.

Planbeskrivning Detaljplan för del av Hertsön 11:1 mfl. Hertsöfältet. Antagandehandling. 2020-03-20. Dnr: SBF 2017/304. Luleå kommun, Norrbottens län.

Minnesanteckningar, Möte med Trafikverket, 2018-12 samt 2019-06, Luleå kommun.

Minnesanteckningar, Seminarium om Norrbottenbanans infart till Luleå. 2019-06-19, Luleå kommun.

Minnesanteckningar, Regional intressegrupp för alternativ öst. 2019-09-26, Intressegruppen för NBBs infart till Luleå.

Regeringsuppdrag, Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige. Underlagsrapport 4, Godsflöden och logistik. Sjöfartsverket DNR 16-00767

2 Beskrivning av östligt och västligt alternativ från JU 160

De viktigaste målpunkterna för godstrafiken som pekats ut i järnvägsutredningarna är Gammelstads godsterminal, SSAB Tunnbrått och Luleå Hamn. Utöver dessa målpunkter bör Luleå flygplats särskilt beaktas. Det är viktigt att dessa målpunkter får effektiva godsanslutningar oavsett korridoralternativ.

Det västliga alternativet (V) medger positiva konsekvenser för godstrafik i befintliga flöden och relationer, men innebär samtidigt en s.k. säckstation för persontrafiken, vilket är en nackdel.

Sammantaget bedöms alternativ V, enligt den fördjupade studien som togs fram för alternativet 2010, medföra mycket positiva effekter på godsutvecklingen och ge goda möjligheter till intermodala person- och godstransporter.

2.2 Beskrivning alternativ OH

Utredningskorridoren börjar i anslutning till väg E4 vid Södra Gäddviks trafikplats, viker av mot öster och följer Lomtjärnbergets höjdrygg mot Kvarnträskets norra ände. Korridor OH passerar flygplatsen vilket skapar möjligheter till att anlägga ett resecentrum som skapar en koppling mellan järnväg och flyg. Flera viktiga aktörer, bl.a. Norrbottens handelskammare och Student Consulting ser att detta ger stora möjligheter för både näringsliv, turism och personresor, inte bara för Luleå kommun utan för hela Norrbotten och norra Finland.



Figur 3: Östlig utredningskorridor OH

Källa: Norrbottensbanan. Järnvägsutredning 160 Södra Gäddvik – Luleå. PM Fördjupning alternativ Öst via Hamnholmen. Dnr TRV 2010/23219. Sidnr 7.

Konsekvenser godstrafik:

I den fördjupade studien för korridor OH bedöms alternativet sammantaget medföra mycket positiva konsekvenser för transportkapacitet och restider. Systemeffekten ger mer än halverade restider. Den ger också goda omledningsmöjligheter mellan Stambanan genom övre Norrland och Norrbottenbanan.

Alternativ OH medföra mycket positiva konsekvenser för tillgängligheten till resecentrum och godsterminaler. Alternativet ansluter till Resecentrum vid Luleå C, hållplats Notviken samt till Luleå flygplats, vilket ger bra koppling till strategiska målpunkter. För godstrafiken ansluter alternativet till Kombiterminalen i Gammelstad, Luleå bangård och Luleå Malmbangård.

Ur ett godsperspektiv är det viktigt med en så plan profil som möjligt. Ett högt profilläge är gynnsamt för godstrafiken som ska avgå från mötesstationen vid flygplatsen söderut.

Konsekvenser sjöfart:

Östra alternativet via Hamnholmen (OH) innebär en fast bro över befintlig farled i Luleå hamnområde. Detta kan innebära att viss fartygstrafik inte längre kommer att kunna trafikera hamnanläggningar innanför bron beroende av segelfri brohöjd.

Det måste därmed säkerställas att sjöfarten även fortsättningsvis kan bedrivas på ett rationellt sätt samt utarbeta kompensationsåtgärder där det behövs. I de utredningar som gjorts har ett antal kompensationsåtgärder föreslagits, dessa har främst syftat till att säkerställa att sjöfarten även fortsättningsvis kan bedrivas rationellt. En osäkerhet råder dock om huruvida kompensationsåtgärderna i form av utökade vändytor är tillräckligt dimensionerade för att klara vintersjöfarten vid svåra isförhållanden.

Föreslagna kompensationsåtgärder:

- utökade vändytor
- ny kajplats för isbrytare och kryssningstrafik
- ny lokalisering av Cementas verksamhet.

Flytten av Cementa samt statsisbrytarna innebär att ytor frigörs som är attraktiva för den fortsatta stadsutvecklingen eftersom de ligger i närheten av stadskärnan.

En fördjupad studie har säkerställt en effektiv godsanslutningen till SSAB även om SSAB inte investerar i sin anläggning.

Bedömningen är att alternativet medför mycket positiva effekter på samhälls- och stadsutvecklingen förutsatt att vintersjöfarten säkerställs. Om vintersjöfarten påverkas kan konsekvenserna däremot bli mycket allvarliga. Alternativet har därför i järnvägsutredningen av försiktighetsskäl givits en låg måluppfyllelse för delen Människa och samhälle. På lång sikt finns dock möjligheter att öka måluppfyllelsen genom att utveckla hamnverksamheten.

3 Samhällsutveckling

Detta kapitel beskriver de förutsättningar och den utveckling inom näringsliv och samhälle, som tagit fart på allvar efter det att tidigare utredningar genomförts och därmed tillför nya förutsättningar i projektet. Nedan beskrivs några av de pågående eller planerade utvecklingsprojekt och förutsättningar som har störst bäring på godsgenererande verksamhet och transportförutsättningar i området.

3.1 Växande stad med attraktiva förutsättningar för industri och näringsliv

Luleå växer och allt fler väljer att bo och verka i staden. Med en växande arbetsmarknad och ett starkt universitet skapas attraktiva förutsättningar för industri och näringsliv att utvecklas i kommunen.

För att möta efterfrågan på exploaterbar mark för näringslivet har Luleå kommun nyligen antagit en detaljplan för Hertsöfältet (se figur nedan) som möjliggör att totalt 77 hektar ny mark för tung industri kan exploateras i nära anslutning till Svartön och Luleå hamn.

Trafikutredningar som gjorts visar dock att en stor andel av den trafik som verksamheterna kan tänkas generera kommer ha målpunkter som är relativt svåra att nå, eftersom gena länkar som sammanbinder området med viktig transportinfrastruktur saknas. Exempel på viktig infrastruktur är bland annat E4, kombiterminal och flygplats. För de industrier som finns på Svartön är utmaningarna liknande, vilket innebär att stora flöden med tung trafik, ibland med farligt gods, måste köra genom Luleå stad för att nå sina målpunkter.

I Luleå kommuns översiktsplan har mark reserverats för två framtida vägleder, Norrleden och Söderleden (se figur nedan). Dessa leder ska öka tillgängligheten till Luleå Hamn och ger möjlighet till tvärförbindelser för stadsdelar samt ger avlastning för Luleå centrum från tung trafik och farligt gods. Vägtrafikbro mellan Svartön och Hamnholmen bör dock endast övervägas om den kan kombineras med en järnvägsbro.

Luleå kommun har även planer på exploatering av industrimark i områden som ligger inom Norrbotniabanans västra korridor. Dessa områden har en god tillgänglighet till E4 och väg 97 samt erbjuder goda skyltmöjligheter mot dessa vältrafikerade transportleder. Dessa planer är dock pausade då det i dagsläget är oklart om Norrbotniabanan dras genom området.

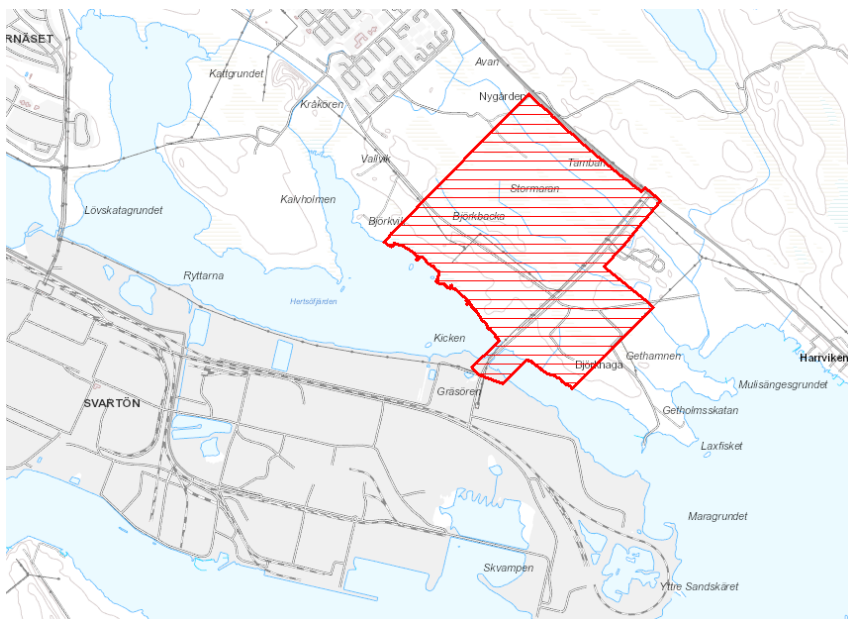


Figure 4. Hertsöfältet.

Källa: Trafikutredning Hertsöfältet. Luleå Kommun. 2019. Sidnr 7.

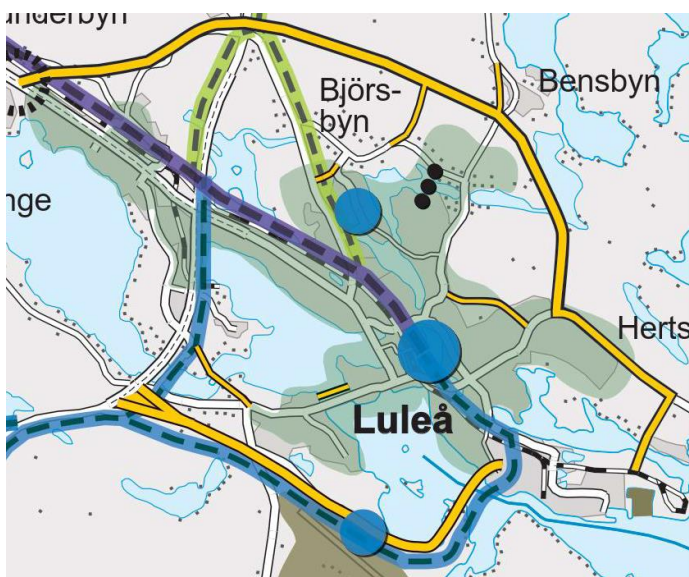


Figure 5: Framtida vägleder:

Källa: Trafikutredning Hertsöfältet. Luleå kommun. 2019. Sidnr 27.

3.2 Transportnätverk och stomnätskorridorer

Luleå är en strategisk och betydelsefull nationell, skandinavisk och transnationell knutpunkt för transporter. Botniska korridoren, med dess stora och ökande transportflöden, är en strategiskt betydelsefull transnationell länk i det europeiska transportsystemet. Botniska korridoren går genom både norra Sverige och norra Finland och binder samman de öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlarna, NEW, Northern Axis och Nordiska triangeln.

EU:s övergripande transportnätverket TEN-T består av järnväg, inre vattenvägar, vägar, sjöfart och flyg och utgör ett övergripande nät (comprehensive network) som binder samman Europa. De strategiskt viktiga delarna har pekats ut i ett stomnät (core network) och i detta stomnät finns nio särskilt viktiga transportkorridorer utpekade, så kallade stomnätskorridorer. Dessa korridorer inbegriper de viktigaste långdistansflödena i stomnätet. Fram till 2018 var Sverige representerat i en av dessa stomnätskorridorer genom ScanMED, som startar i Malta och slutar i Stockholm. 2018 togs beslut om att ScanMED ska förlängas ändå upp till Haparanda och att North Sea-Baltic korridoren, som slutar i Helsingfors ska förlängas till Luleå. Det innebär att Luleå kommer nås av två stora stomnätskorridorer som hanterar de viktigaste långdistansflödena inom EU.

Luleå hamn är en av Sveriges största hamnar och är den nordligaste av Sveriges fem Core hamnar. Hela 90% av EU:s järnmalmproduktion har anknytning till Luleå hamn och har av EU valts ut som en strategisk prioriterad hamn för att säkerställa råvaruförsörjningen av malm och stål.

I Norrbotten finns ett antal mycket stora industrier som har dagliga transporter till och från södra Sverige. De dagliga transporterna på väg rörde sig år 2015, enligt en rapport från Sjöfartsverket, om ca 100 tvåaxliga dragbilar med trailers på E4 per dag mellan övre Norrland och Stockholmsområdet (i båda riktningarna). Utöver detta går det dagliga tågpendlar mellan Göteborg-Stockholm-Luleå, vilket innebär ytterligare 150–250 trailers per dag. Då är transporter av tex projektgods och entreprenadmaskiner inte inräknat.

I augusti 2020 beslutades det att kombiterminalen i Gammelstan, Luleå ska byggas ut med flera järnvägsspår och utöka lastkapaciteten. Detta stärker Luleå som transportnav i norra Norden. Denna satsning kommer att få effekter på tillväxten i regionen där basindustrin är beroende av god transportinfrastruktur. Kombitrafiken ökar ständigt vilket ställer krav på goda transportmöjligheter. I samband med tillkännagivandet av satsningen gjorde Luleå Hamns VD ett uttalande där han lyfte fram att denna investering går hand i hand med en utbyggnad som planeras av Luleå hamn och att detta är en viktig satsning för Luleå som logistiknav och för att i framtiden få till en fungerande modern hamnstad.

Enligt Luleå kommun finns tankar på en kombiterminal på Svartön, som skulle kunna innebära smidiga omlastningar av gods mellan olika färdmedel i området.

Flygplatsen i Luleå är Sveriges 6:e största sett till antal passagerare. Luleå Airport ligger i Luleå kommun, cirka sju kilometer utanför stadens centrum. Flygplatsen är in- och utreseflygplats för tio av Norrbottens fjorton kommuner och har ungefär en miljon passagerare per år. Det finns en passagerarterminal med fem gater, en fraktterminal och har sedan år 1999 rullbanor upp till 3500 m. Sedan rullbanorna byggdes och som möjliggjorde att fraktflygplan kan använda flygplatsen har dock få fraktflygplan använt sig av möjligheten. Detta beror på, enligt representant från Norrbottens handelskammare på att det hittills har varit mer logistiskt fördelaktigt att använda sig av andra flygplatser.

Luleå har möjligheten att genom byggnationen av Norrbottenbanan få en effektiv multimodal transportnod för järnväg, väg, hamn och flyg vilket i så fall skulle göra Luleå unikt i Sverige och stärka Norra Sveriges position om logistiknav i Europa.

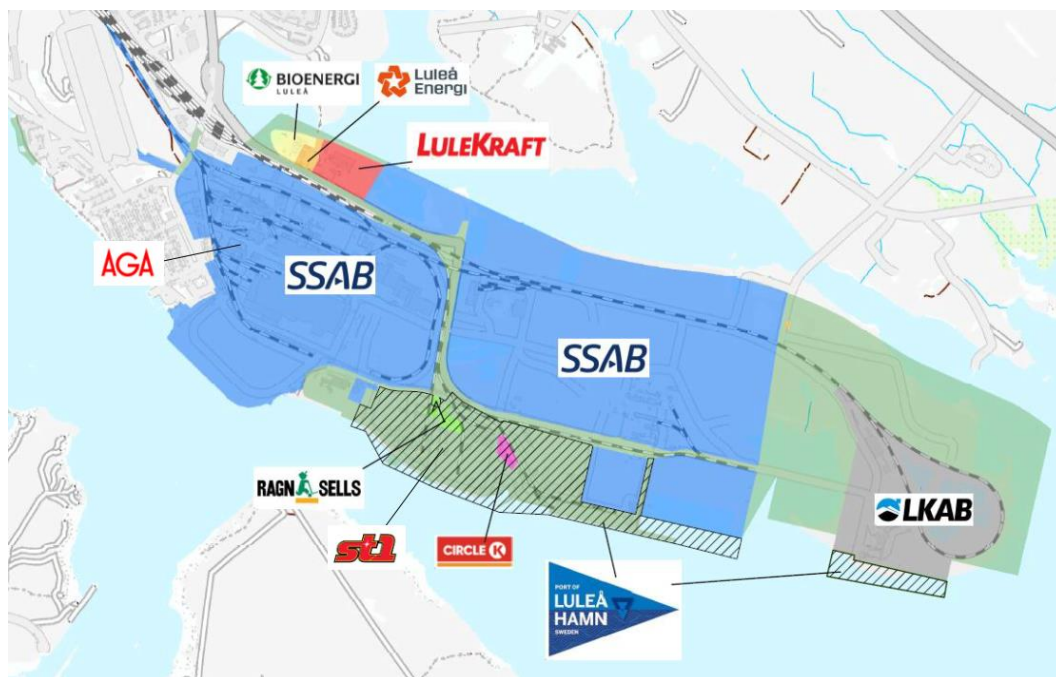
3.3 Projekt Malmporten

Ca 80 procent av EU:s järnmalmsproduktion har anknytning till svenska malmfältet och delar av denna malm skeppas ut via Luleå hamn. Transporterna av malm från gruvorna i norr har dock börjat nå kapacitetstaket för nuvarande infrastrukturlösningar. För att ge möjlighet till ökad produktion i malmfälten kommer investeringar ske avseende ökning av Luleå hamns kapacitet för utskeppning av malm. Detta innebär att skapa möjligheter för de största fartygen som kan röra sig i Östersjön (med upp till tre gånger mer last än de fartyg som trafikerar Luleå malmhamn idag) att angöra Luleå. Projektet innebär stora muddringsåtgärder samt anläggning av en ny djuphamn. Beroende på dragning av Norrbottenbanan kommer järnvägslösningen gentemot Luleå Hamn att förändras. Idag går allt gods på järnvägen som ska till hamnen via Luleå stad.

4 Befintliga verksamheter i och omkring Luleå hamnområde

Stora delar av Svartön upptas av anläggningar som nyttjas av SSAB. Utöver dem så har LKAB en stor anläggning för utlastning av malm, inklusive rundspår för järnväg.

Luleå hamn bedriver hamnverksamheten i området, där Shorelink ansvarar för driften vid Victoriakajen. Linde (fd Aga), ST1, Circle K, Cementa, Ragnsells, Bioenergi Luleå, Luleå energi samt Lulekraft är andra aktörer i området.



Figur 6: Verksamheter vid Luleå Hamn.

Källa: Trafikutredning Hertsöfältet. Luleå kommun. 2019. Sidnr 19.

4.1 Luleå hamn

4.1.1 Nuläge

Luleå hamn har ansvar för 6 hamndelar på Svartön:

- Uddebo Oljehamn (lagring tungolja, tjockolja, mm)
- Sandskär (Utlastning malm)
- Svartökajen (kaj för Isbrytarna)
- Cementakajen (Lagring av lös cement i cistern)
- Strömören (kaj för tjänstefartyg bl a lots, sjöräddning, räddningstjänst, mm)
- Viktoriamhamnen (Allmän hamn)

Totalt hanteras drygt 8 miljoner ton gods över kaj i Luleås hamnar, främst är det i form av bulk, dvs löst massgods utan emballage. Luleå hamn är Sveriges största hamn för torrbulk och bland de 5 största avseende total volym av gods transporterat.

Totalt angör ca 600 fartyg hamnen varje år.



Figur 7: Luleå Hamn ABs administrationsavdelning vid Strömsörens kaj.

4.1.2 Utveckling och potential

Hamnen ser stora möjligheter att fortsätta utvecklas. Projekten Malmporten och etableringen av industriområdet Hertsöfältet är två viktiga förutsättningar för fortsatt expansion. Utökning i form av containerhantering är ett utvecklingsområde. Hantering av insatsvaror och malmtransporter för eventuell gruvetablering i Laver (Älvsbyn) är också en potential.

Flygbränsle tas idag in till Luleå med båt, där det sedan lastas om till lastbil och transporteras till flygplatsen. Volymerna är relativt stora, men av säkerhetsskäl hemliga. Eftersom flygbränsle klassas som farligt gods så får det inte transporteras genom Luleå centrum, utan tar en längre omväg. Med Norrbottenbanan i den östra korridoren möjliggörs transporter av flygbränsle direkt från hamnen till flygplatsen, utan att behöva transporteras via och runt Luleå tätort med lastbil.

Fossilfritt flygbränsle utvecklas och testas för närvarande i Sverige och även andra delar av världen. Skulle fossilfritt flygbränsle (biojet) på sikt börja tillverkas i stor skala i Sverige (exempelvis vid SEKAB i Örnsköldsvik), finns potential att transporterorna till Luleå helt flyttas över till järnväg, om Norrbottenbanan byggs i det östliga läget.

Om en vägbro samförläggs med en järnvägsbro i östligt läge och kombineras med byggandet av Söderleden skapas ytterligare möjligheter för verksamhetsutveckling av

Luleå hamn. Detta skulle t ex skapa möjligheter för utökad hantering av pallat styckegods, med effektiv distribution med lastbil direkt till kund inom en radie på uppskattningsvis 30 mil. Den effektiva anslutningen mot E4 skulle innebära förbättrade möjligheter att nå kunder söder- och västerut från hamnen, jämfört med idag.

4.2 SSAB

4.2.1 Nuläge

I Luleå tillverkar SSAB malmbaserat stål av järnmalmspellet, som huvudsakligen kommer från Malmfälten. Insatsvaror till produktionen är bland annat kol från Australien och USA men också kalk och andra tillsatssämnen. Insatsvarorna till produktionen kommer med båt eller lastbil till Luleå, både i form av bulk men också containers, totalt ca 9000 st årligen. Utöver detta ankommer ca 300 000 ton kemiprodukter på lastbil årligen.

SSAB har flera olika processer för sin ståltillverkning och produkterbjudandet omfattar cirka 500 olika stålsorter.

Stålet kapas upp i ämnen (slabs) på 20-25 ton per styck, som transporteras till Borlänge med tåg. Varje dag transporteras ca 7 700 ton stål, vilket uppgår till ca 2 miljoner ton årligen. Det råder idag en osäkerhet om stålpendeln på ett effektivt sätt skulle kunna använda OH-alternativet, då det är relativt tuffa lutningar för tågen för att komma över bron.

4.2.2 Utveckling och potential

SSAB:s transporter av stålämnen till Borlänge, den så kallade "stålpendeln" är främst betjänt av effektivare omloppstider, vilket erhålls med båda alternativen vid byggande av Norrbotniabanan. Detsamma gäller möjligheten att flytta över mer containertrafik till järnväg från väg. Dessutom skulle Luleå hamns utveckling mot containerhantering kunna medföra att de containertransporter som går sjövägen till Piteå hamn idag (för omlastning med lastbil till Luleå), potentiellt kunna hanteras direkt i Luleå hamn.

I de utvecklingsplaner som beskrivs av SSAB idag, finns inga tydliga nyttor med ett östligt alternativ, sett till produktionsutveckling eller transporter av färdigt gods. Med ett östligt alternativ bör dock möjligheten att flytta över kemitransporter till tåg rimligen kunna övervägas.

4.3 LKAB

4.3.1 Nuläge

LKAB är en gruvdriftskoncern som ägs av svenska staten. De bryter huvudsakligen malm i gruvorna i Malmberget, Kiruna och Svappavaara. Produkterna som transporteras är i form av pellets (kolor) eller fines (pulver).

Insatsvarorna till tillverkningen är bland annat bentonit, vilket transporteras från Grekland med båt var 6:e vecka till Luleå, för att sedan lastas om till tåg som avgår norrut varje vardag. Totalt transporteras 165 000 ton bentonit per år till malmfälten.

Olja är en annan central insatsvara till LKAB:s verksamhet. Denna levereras med båt till 9 cisterner i Luleå hamn, där den mellanlagras innan vidare transport norrut. Total kapacitet i cisternerna uppgår till 180 000 ton. Leverans med båt sker vid behov, beroende på oljepriser och förbrukningstakt.

LKAB producerade 24,8 miljoner ton malmprodukter under 2019, vilket utgör 80 % av Europas totala produktion av järnmalm. Denna levereras till kund via tåg och fartyg.

Ca 80 % av malmen transporteras ut till kund via hamnen i Narvik och resterande 20 % via Luleå hamn.

SSAB i Luleå är en stor kund och är mottagare av ca 25 % av volymerna som transporteras till Luleå, motsvarande 1 tåg/dag. Övriga 3 tåg går till kaj för utskeppning.

Infrastruktur

LKAB äger tre kajanläggningar i Luleå;

- Uddebo Oljehamn (lagring tungolja, tjockolja, mm)
- Sandskär (Utlastning malm)
- Svartökajen (hyrs ut till Sjöfartsverkets Isbrytare)

Utöver dessa anläggningar har de även ett järnvägsspår med automatlossning av malmvagnar, samt skeppslastare

4.3.2 Utskeppning

I dagsläget skeppas ca 5 miljoner ton malm över kaj i Luleå. Utskeppningen begränsas bland annat av möjligt djupgående på angörande fartyg, samt kapaciteten på järnvägen till Luleå. Malmfartygen kan idag ta maximalt 50 000 ton dödvikt (lastvikt), lägre vintertid.

4.3.3 Utveckling och potential

LKAB har som mål att i närtid öka utskeppningsvolymen i Luleå till mellan 6 och 7 miljoner ton.

Det långsiktiga målet är att kunna skeppa ut 10 miljoner ton malm över kaj i Luleå. För att detta skall vara möjligt krävs ett flertal större infrastrukturinvesteringar, bland annat dubbelspår Luleå-Boden, samt att projekt Malmporten genomförs.

Det senare möjliggör att större fartyg med kapacitet på 160 000 ton (Östersjömax) kan angöra Luleå hamn.

Utöver denna utveckling pågår studier för utveckling av nya produkter och tjänster, bland annat ReMap. Detta innebär framtagande av nya produkter (baserade på Apatit) av

befintliga restprodukter från gruvproduktionen (gråbergsrester). Exempel på sådana produkter kan vara gas, gipsskivor eller konstgödsel. Förstudie pågår, där bland annat produktionsort och flöden studeras. Det finns i skrivande stund inga beslut, men en av de orter som studeras är Luleå.

Vid en placering av produktionen i Luleå bedöms transporter av insatsvaror söderifrån kunna ske med järnväg. Potential finns även för utgående leverans med järnväg.

De visioner LKAB har för sin malmhamn medför möjligheten att utveckla även hamnverksamheten, t ex genom kommande investeringar i krankapacitet för annat än malm.

Med en djuphamn i Luleå finns potential att lasta om och transportera gods på järnväg även söderut, vilket inte lönar sig idag, då det är effektivare för de (relativt sett små) fartygen att gå in i närliggande hamn och lossa lokalt.

4.4 Cementa

4.4.1 Nuläge

Vid Cementakajen lossas 185 000 ton lös cement årligen från självlossande fartyg. Vidare distribution sker på gummihjul till regionala kunder. Liknande depåer finns längs kusten, närmast i Skelleftehamn.

4.5 BDX

4.5.1 Nuläge

BDX är ett företag som erbjuder tjänster mellan allt från logistik till entreprenad- och industritjänster. De har kunder över hela Sverige och har norra Sverige som hemma marknad. BDX har flera terminaler i norra Sverige bl.a. i Kalix och i Luleå hamn. Deras gods kommer till största del på gummihjul söderifrån.

4.5.2 Utveckling och potential

BDX planerar för investeringar de kommande åren för att utöka sin terminalverksamhet. Investeringsplanerna består bland annat av terminalbyggnader och faciliteter kopplade till bl.a. service. Vilken sträckning Norrbotniabanan får komma att påverka hur stora dessa investeringar blir vid terminalen i Luleå. De ser positivt på ett östligt alternativ och ser stora vinster för deras verksamhet där deras verksamhet skulle gynnas av en smidig övergång mellan järnväg och hamn. Skulle ett östligt alternativ bli verklighet ser de det som naturligt att Luleå hamn blir fokus för deras investeringar och att verksamheten i Luleå hamn utökas. Skulle ett västligt alternativ väljas är det troligt att Kalix blir fortsatt fokus för deras verksamhetsutveckling.

4.6 Hertsöfältet

4.6.1 Nuläge

Luleå kommun har tagit fram förslag till detaljplan för Hertsöfältet, ett 77 hektar stort industriområde, som successivt byggs ut till full omfattning under 10-15 år. Här planeras för ny industrimark, avsett för kraftigt störande verksamhet. Exempel på användning anges exempelvis produktion, lager och hantering. I anslutning till industriområdet finns förutsättningar att etablera en järnvägsterminal. Detaljplanen för Hertsöfältet var i juni 2020 antagen, men hade inte vunnit laga kraft.

Första företag att få markanvisning är Talga, som tilldelas 10 hektar. Företaget avser att bryta grafit i Vittangi och sedan förädla materialet i Luleå. Den förädlade grafitten ska användas till anodmaterial i batterier. Stor del av produktionen (bedömt 30 %) förväntas gå till Northvolt i Skellefteå, där tågtransport är ett alternativ.

4.6.2 Utveckling och potential

Ambitionen med industriområdet är att erbjuda effektiv närhet till hamn och järnväg. Området har stor potential för mellanlagring, förädling och produktion, vilket är transportgenererande.

Alla transporter till och från Hertsöfältet kommer att gå via Hertsövägen, med undantag för transporter till och från hamnen som ska gå via Gräsörbron, direkt till Svartön. Enligt kommunens prognos kommer trafiken till området att öka med 1 800 fordon per dygn, varav 150 tunga fordon. Eftersom det kommer att gå transporter av farligt gods på Hertsövägen krävs skyddsåtgärder, räcke och barriär, på sträckan mellan Svartövägen och Kronbacksvägen för att begränsa konsekvenserna vid en olycka.

Med en östlig dragning av Norrbotniabanan finns stor potential att transporter till och från Hertsöfältet söderifrån inte behöver passera centrala delarna av Luleå.

5 Analys och slutsatser

5.1 Förutsättningar för verksamhetsutveckling i Luleå hamn/Svartön

Östliga alternativet skapar huvudsakligen nytta för godstransporter till och från Luleå i relationer söderut. Dagens godsvolymer i denna relation är relativt små, i förhållande till flödena i nordlig riktning, till och från Malmfälten. Potentialen till nya flöden i sydlig riktning bör dock vara stora, med satsningen på Hertsöfältet och utveckling av hamnen med kringliggande verksamheter.

Möjligheten till en samlokalisering av vägbro och järnvägsbro och anslutning till E4 (söderleden) bör också studeras ytterligare. Potentiellt stora nytta för tungt, skrymmande och farligt gods till och från hamnen, kringliggande verksamheter och Hertsöfältet gör detta till en potentiellt viktig länk för utvecklingen av området.

En sådan investering skapar dessutom stora nytta för Luleå kommun och utveckling av centrumnära områden, som kan avlastas från dessa transporter.

Realiseringen av en multimodal nod, med effektiv koppling till flygplatsen, är också en aspekt som bidrar till potentiella nyttor, både avseende tåg- och gummihjulstransporter, med vägbro i samlokaliserat läge med järnvägsbro.

Högvärdigt gods som kommer med tåg kan då lastas om direkt på flygterminal, exempelvis sjömat från Norge.

Med OH-alternativet tillförs dessutom en redundans i järnvägssystemet in till Luleå, till nytta för såväl persontrafik som industrier och hamn på Svartön. Det blir då möjligt att ta sig till och från Luleå både västerut och söderut, vilket inte är en obetydlig tillgång för de verksamheter som är beroende av tillförlitliga transporter.

5.2 Samverkande projekt och nyttor

Malmporten

Investeringar i muddring för detta projekt sammanfaller med identifierat behov av muddring som kalkylerats för i OH-alternativet i tidigare Ju 160-analyser. I och med att två parallella projekt har behov av att genomföra samma åtgärder avseende muddring så bör risker och kostnader kunna fördelas mellan dessa. Med lägre kostnader och minskad risk i Norrbotniabaneprojektet så ökar lönsamheten för det östliga alternativet och riskerna minskar.

Dubbelspår Luleå-Boden

Investeringar i dubbelspår på sträckan Luleå-Boden bidrar till effektivare trafikering och ökad kapacitet väster om Luleå C upp till Boden. Tillsamman med ett östligt alternativ medför dessa projekt tillsammans väsentligt bättre förutsättningar för persontrafik och godstransporter såväl norrut som söderut från Luleå. (Dubbelspåret Luleå-Boden ger även minskade kostnader för det västliga alternativet, då investeringarna delvis överlappar varandra).

5.3 Utveckling för Luleå kommun

Byggandet av Norrbotniabanan i sig kommer att medföra stora nyttor för det transportintensiva näringslivet i regionen, med ökad kapacitet, hastighet och tillförlitlighet i järnvägssystemet. För utvecklingen av Luleå kommun framstår dock OH-alternativet som obestridligt förstahandsalternativ för utvecklingen av Luleå stad och näringsliv.

Möjligheten till en effektiv, multimodal transportnod för samtliga trafikslag, gör Luleå unikt i Sverige. Möjligheten att dämpa eller minska trafikutvecklingen genom Luleå tätort på både väg och järnväg, är en annan nyckelaspekt för att erbjuda attraktiv utveckling av såväl centrum som närliggande bostadsområden. Dessutom tillförs möjligheten att utveckla och etablera industri- och verksamhetsområden som Hertsöfältet samt utveckling av området Karlshäll-Notviken.

Till ovanstående ska också de påtagliga nyttorna för persontrafiken i det östra alternativet tillföras, vilket dock inte ingår i denna studie.

5.4 Järnvägens roll i samhällsutvecklingen

Järnvägen har historiskt sett haft en betydande roll för industrialiseringen i västvärlden. Stambanan genom Sverige var, när den byggdes på 1800-talet, en av de största utgiftsposterna för den svenska staten, utan stora befintliga volymer gods för att visa på omedelbar nytta för näringslivet. Samtidigt har denna bana möjliggjort en utveckling av norra Sverige och en rikedom för nationen som få hade kunnat förutspå. Norra Sverige är som bekant idag en av världens största exportörer av järnmalm.

Med välfärd och ökade ekonomiska förutsättningar kommer även förändrad konsumtion och fritid, vilket lett till utveckling av boendemiljöer och utbud av aktiviteter. Med ett breddat näringsliv och attraktiva boendemiljöer blir även de norra delarna av Sverige blir allt mer intressanta för etablering av tjänste- och kunskapsföretag. Detta attraherar i sin tur företag inom industri och tillverkning. Tillgången till robust och klimatsmart el, naturlig kyla, närhet till mineraler och högsolor med världsledande forskning och utveckling ger ett robust näringsliv, med bas i de transportintensiva näringarna och närheten till malmen. Nackdelen är att norra Sverige i många fall ligger långt ifrån slutkund, vilket innebär långa avstånd. Avsaknaden av effektiva transportkedjor medför att investeringar riskerar att utebli, då transporter och omlastningar blir både kostsamma och tidskrävande.

Genom att strategiskt investera och bygga ut kapacitetsstark infrastruktur som kopplas ihop, möjliggörs effektiva transportkedjor. Strategisk och samverkande infrastruktur bidrar i hög grad till att realisera potentiella nyttor och skapar förutsättningar för näringslivets utveckling. Effektiva transportkedjor minskar det upplevda avståndet till kontinenten och världen från Norra Sverige, vilket leder till ökade klimatsmarta och hållbara investeringar i den norra regionen. Genom ett östligt alternativ av Norrbottenbanans infart till Luleå finns potentialen att realisera framtida nyttor som uppstår i sammankopplingen av nya industriområden, de två stomnätsskorridorerna, flygplatsen och stomnätshamnen i Luleå. Detta skapar en unik nod för transporter i Norra Sverige.

Den största nyttan med det östliga alternativet är därmed mest troligt den som ännu inte är identifierad eller kvantifierad. Det är den som uppstår när systemeffekten finns på riktigt och utgör en konkurrensfördel för kommande etableringar i Luleå hamn och kringliggande verksamhetsområde.