

Senaste nytt från



Malmporten går in i ett spännande skeende

Huvudförhandlingen om projekt Malmporten vid Mark- och Miljödomstolen i Umeå har avslutats. Dom faller den 1 februari.

Målet handlar om Sjöfartsverkets ansökan att bredda och fördjupa infarten till Luleå hamn samt Luleå hamns ansökan om att bygga upp till tre djuphamnar och kunna ta emot större mängder gods.

Den juridiska prövningen av projektet har initialt slutförts. På plats i Luleå fanns en delegation av tjänstemän och experter från Sjöfartsverket respektive Luleå Hamn AB, länsstyrelsen, Havs- och Vattenmyndigheten i Göteborg, Luleå kommun samt flera juridiska ombud.

– Nyttan av projektet överväger med stor marginal kostnaderna. Relativt små miljökonsekvenser uppstår endast under anläggningsskedet och på lång sikt leder Malmporten till positiva miljökonsekvenser, sa Carina Holmgren, Sjöfartsverkets juridiska ombud, bland annat i sin slutplädering

Expansion

Bakgrunden är följande: De två största kunderna i Luleå hamn är LKAB och SSAB. LKAB har signalerat att företaget tänker öka produktionen under en följd av år.

För leverans till kunderna används inledningsvis järnväg, Malmbanan, som går till den norska utskippningshamnen i Narvik. Men Malmbanan har nästan nått sitt



kapacitetstak, så för att säkerställa logistiken i händelse av trafikstörningar behövs satsningen i Luleå. Leveransförhållandena mellan Narvik och Luleå är 70 respektive 30 procent.

Nya miljöregler, i form av SECA-direktivet infört 1 januari 2015, innebär strikta regler för att minska svavelutsläppen men leder å andra sidan till ökade transportkostnader eftersom renare bränsle krävs. Större fartyg ger lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp per transporterat ton gods.

Det är några skäl till att Sjöfartsverket vill muddra farleden till Östersjömax, det vill säga 15 meters djupgående och kunna ta emot fartyg på drygt 300 meters längd i Luleå hamn, med 160.000 tons lastkapacitet jämfört med dagens 55 000 ton. För expansionen i farleden och hamnen krävs muddring

av maximalt 22 miljoner kubikmeter massor.

Höjd säkerhet

Vidare satsas på höjd säkerhet som leder till att fartygen kan gå ut och in i hamnen dygnet runt. Vintertid är detta i dag bara möjligt ungefär fem- sex timmar per dag. Hamnen har i dag ett djupgående av 10,7 meter. Fartygens bränsleförbrukning, minskade utsläpp i luften och lägre fraktkostnader uppgår till vardera 40 procent när Malmporten blir verklighet.

Stor samhällsnytta

Den totala samhällsnyttan presenteras i NNK som står för nettouvärdeskvot.

– I Luleås fall ger en satsad krona 1,79 kronor tillbaka, sa Henrik Vourinen, hamndirektör.

– Både Sjöfartsverket och hamnen har gjort grundläggande utredningar av den miljöpåverkan som kan uppkomma. Metoder kommer att användas som minimerar miljöriskerna i projektet, säger Tage Edvardsson, projektledare.

Förhoppningen är att projektet kommer in i den statliga infrastrukturplanen nästa år, vilket är en förutsättning för förverkligande.

Total projektkostnad är cirka 3 miljarder kronor fördelade på 50 procent vardera mellan farleden respektive Luleå hamn. Förstudien har samfinansierats mellan Trafikverket, Luleå kommun, Luleå hamn samt EU (50 procent).

Projektet innebär många möjligheter

Malmporten blir ”pulsådern” för infrastrukturen i norr både för Norrbotten såväl som för norra Finland. Det anser Niklas Nordström (S) kommunstyrelsens vice ordförande i Luleå och Birgitta Ahlqvist, ordförande i Luleå Hamn AB.

LKAB och SSAB utgör grunden för Luleå Hamn och dess sex hamnar varav två används av industrin; LKAB respektive Cementa. Och nu tänker alltså LKAB öka produktionskraftigt (se separat artikel).

– Hamnen är inte tillräckligt djup i dag. Därför måste de stora fartygen ankra vid inloppet till Luleå och sedan lasta över godset till mindre fartyg som kan gå in. Vid lastningen från hamnen blir det omvänt förhållande, Många malmfartyg lossar i Oxelösund där lasten läktas, lastas över till mindre fartyg, förklarar Niklas Nordström.

Politikerna är eniga om satsningen

på Malmporten och hamnen i sig. Med större djup i hamnen skulle stora fartyg kunna gå upp dit direkt i stället för att anlöpa Göteborg eller Trelleborg för lossning av lasten.

– Utan läktring sparas både tid, pengar och miljö, förklarar Niklas Nordström och fortsätter:

– Sjön är en underskattad transportmöjlighet. Den kräver inga broar eller beläggningar och har stor kapacitet. Ambitionen är att hamnen ska bli ett fullvärdigt alternativ till biltransporter söderut.

Luleå kan bli ett nav

Birgitta Ahlqvist, ordförande i Luleå Hamn, nämner den ökade kapaciteten även underlättar godstransporterna till Finland.

– Luleå kan bli ett nav till finska sidan på så sätt att SSAB kan ha större lager i Luleå och frakta över malmen med pråmar till Finland.

Luleå kan också bli ett nav för mindre hamnar i Sverige och Finland i Bottenviken, förklarar Birgitta Ahlqvist.

Birgitta Ahlqvist berättar att satsningen leder till att en ny bogserbåt behövs för att klara av de tyngre fartygen, och den har redan designats i Kanada (se separat artikel). Det nya djupet innebär också möjligheter att starta med containertrafik i Luleå.

– Malmporten finns med i den senaste infrastrukturplanen under kategorin ”namngiven brist”. Det betyder att alla underlag inte finns inne, men förhandlingen vid Mark- och miljödomstolen blir en bra entrébiljett i sammanhanget, förklarar Tage Edvardsson, projektledare för Malmporten.

– Infrastrukturplanen revideras under 2017 och då måste Luleåprojektet finnas med i den, inskjuter Niklas Nordström.



Från vänster Tage Edvardsson, projektledare för Malmporten vid Sjöfartsverket, Birgitta Ahlqvist, ordförande i Luleå Hamn samt Niklas Nordström (S) kommunstyrelsens vice ordförande i Luleå kommun.

Djupare hamn - mycket viktig för LKAB:s expansion



I kontrollrummet övervakar kontrollrumsoperatör Petter Östling allt från lossning av järnvägsvagnar till lastning av båtar.

För LKAB är saken klar.

– Vi behöver en hamn i Narvik och en i Luleå. Luleå hamn är viktig för våra kunder längs Östersjön och i norra Europa, säger Anders Björnström, LKAB:s logistikchef och VD för LKAB Malmtrafik.

Hos LKAB betalar kunden för frakten. Men i dag är Luleå farled och hamn för grund och det begränsar båtarnas storlek. En djupare hamn och farled gör att större båtar kan lastas och det ger lägre fraktkostnad.

– Vårt värsta scenario är en stor järnvägsursparning, men med två hamnar kan vi till vissa delar styra om flödena. I ett sådant läge handlar det inte om något quick fix men två hamnar ger oss ändå bättre leveranssäkerhet, säger Anders Björnström.

Med större djup i hamnen blir Luleå mer attraktiv. Dessutom pla-

nerar LKAB att öka produktionen med fem procent årligen under en femårsperiod.

På Malmbanan körs i dag 15 tågset med dubbla lokenheter per dygn. Varje set är 750 meter långt och består av 68 vagnar med 100 ton last per vagn. Till Luleå kommer fem tågset per dygn. Sedan en tid pågår försök där LKAB och Trafikverket provar att öka kapaciteten för axellast från 30 ton till 32,5 tons axellast och målet är att hela Malmbanan klarar detta till 2019. För att lösa det totala kapacitetsproblemet krävs dock dubbelspår.

Kompletterar varandra

Den senaste tioårsperioden har LKAB investerat för cirka 60 miljarder kronor för att öka den totala kapaciteten. Nyligen har en ny anläggning för bentonitproduktion invigs i Luleå hamn. Bentonit är ett tillsatsmedel som används vid produktion av järnmalmpellets och investeringen uppgick till 440 miljoner kronor.

När Malmporten blir realitet kommer LKAB:s nuvarande malmkaj att ersättas av en ny som byggs av Luleå kommun. LKAB investerar då i nya lager, skeppslastare, provtagningsutrustning och transportörer.

– Malmporten är ett strategiskt viktigt projekt och därför är det så viktigt att den kommer med i infrastrukturplanen. För hamnen och järnvägen kompletterar varandra i ett helhetsperspektiv, sammanfattar Anders Björnström.



Anders Björnström, logistikchef.

Kraftigare bogserbåt behövs i Luleå hamn

Större fartyg i Luleå hamn leder till behov av ny och starkare bogserbåt som även uppfyller den senaste tekniska utvecklingen på området.

Luleå hamn har i dag tre isbrytare. En av dem, Victoria, ska säljas till förmån för den nya som beställs inom en snar framtid.

– Den blir mycket lättmanövrerad,

får bättre säkerhet och har högre kapacitet än våra nuvarande, säger Mikael Rönnbäck, samordnande befälhavare för bogserbåtarna i Luleå.

Unik i landet

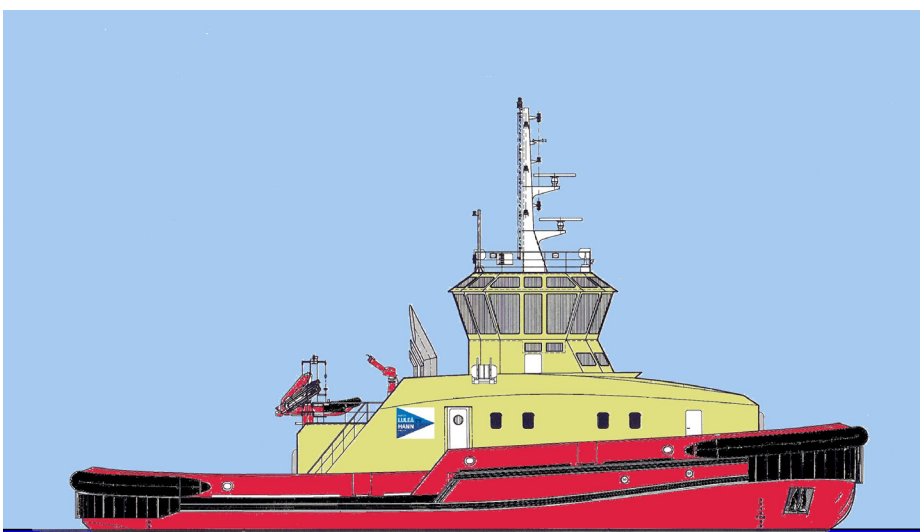
En designstudie har faktiskt redan gjorts som ska svara upp mot våra kommande behov och ge de bästa förutsättningarna.

Det blir den första i Sverige som förbereds för hybriddrift och som dessutom uppfyller polarklassens krav för vinter, is och kyla. I hela världen finns det kanske tio stycken av detta slag.

Kapaciteten i en bogserbåt mäts i Bollard Bull. Victorias kapacitet på området är 26 ton. Den nya bogserbåten blir minst 80 ton. Lika lång som de nuvarande, men en meter bredare.

– I dag kan fartygen som går in till Luleå ha 55.000 i max last. Med Malmporten blir det 160.000–200.000 ton som tak, förklarar Mikael Rönnbäck.

– Våra bogserbåtar är lite klena så i år blir första gången vi måste hyra in sådan kapacitet från Finland. Men nu tar vi höjd mot Malmporten. Förhoppningsvis är den nya bogserbåten i drift till vintern 2018, summerar Mikael Rönnbäck.



Så här kommer den nya bogserbåten att se ut ovan vattenytan. Illustration: Robert Allan LPD, Vancouver, Kanada.



Mikael Rönnbäcks farfar köpte bogserbåt och skötte huvudsakligen timmertransporter från Norrbotten ned till Övikstrakten. Mikael's pappa med bröder tog sedan över bogserbåten där Mikael började sommarjobba som ung. Han tog skepparexamen som 23-åring.

Projekt Malmporten - ett steg närmare

Samtliga parter har nu undertecknat den gemensamma avsiktsförklaringen för Malmporten.

I den redogörs tydligt för parternas ansvar: Trafikverket Region Nord, Sjöfartsverket, Luleå kommun, Luleå Hamn AB och LKAB.

Förklaringen är ett krav för att projektet sedan ska kunna komma upp som förslag till den nationella infrastrukturplanen. Projektet i sin helhet är kostnadsberäknat till cirka 3,2 miljarder kronor.

Kort om Malmporten

I projekt Malmporten ska farleden breddas och fördjupas in till Luleå hamn. Hamnen kommer likaså att fördjupas. Möjlighet att ta emot större fartyg innebär: Bättre konkur-

rensvillkor för näringen, lägre bränsleförbrukning och mindre utsläpp. Sjösäkerheten anpassas till internationella riktlinjer. Luleå har utvalts till en strategiskt prioriterad hamn av EU,

som stöttar projektet ekonomiskt. Läs mer på: www.sjofartsverket.se/malmporten. Har du frågor om projektet är du välkommen att höra av dig till lulea@sjofartsverket.se