

Senaste nytt från



## Stora planer i många Norrlandshamnar

**Farledsprojekt Malmporten i Luleå blir sjöfartens spjutspets i norr. Flera Norrlandshamnar längs kusten har också stora visioner och planer för framtiden.**

Niklas Nordström (S) kommunstyrelsens ordförande i Luleå kommun är mycket klar i sin kommentar när farledsprojekt Malmporten nu kommit med i regeringens nationella plan för infrastruktur 2018-2028:

- Det är en seger för sjöfarten i Sverige och en tydlig markering om norra Sveriges betydelse för landets tillväxt, säger Niklas Nordström.

- För malmfälten utgör projektet en grundförutsättning för ökad produktion. Det ökar också möjligheterna för andra gruvor att starta verksamhet när man nu får en nyckel till bättre logistik.

Niklas Nordströms uppfattning delas av Henrik Vuorinen, VD i Luleå hamn.

- Vi är oerhört glada över att Malmporten kommit med i planen och det är en viktig milstolpe för projektet som sådant, säger Henrik Vuorinen.

I samband med bygget av djuphamn tillskapas också 700.000 kvadratmeter ny industrimark.

- Vi ska fortsätta jobba för att komma i



gång tidigare med arbetet än 2024, vilket anges i planen, understryker Henrik Vuorinen.

### Ny fabrik i hamnområdet

Det är inte bara i Luleå som sjöfarten har, eller kommer att skapa ännu större förutsättningar för näringslivet.

Några mil söder om Luleå ligger Piteå och på Haraholmens industriområde vid Piteå hamn, har företaget Lindbäcks bygg nyligen invigt en ny anläggning för industriellt producerade flerbostadshus

i trä. Under en följd av år har trähusproduktionen ökat med 30 procent, vilket är en av anledningarna till tillväxt.

Placeringen vid hamnen, där det också finns järnvägsspår, innebär en framtida vision att på sikt använda sjöfarten för mer sjötransporter.

### Satsning med spänning

Söder om Piteå ligger Skellefteå och där planeras för en ny hamndel med en eller två kajer. Med relativt små åtgärder kan man få förutsättningar för 15 meters djupgående som är max för fartyg i Östersjön.

Mark- och miljödomstolen har godkänt första etappen av utfyllnaden. För ändamålet används massor från underhållsmuddring av Inre bassängen. Arbetet är planerat till hösten 2018.

Mark- och miljödomstolen gav den 29 maj klartecken för utfyllnad i en andra etapp och domen vann laga kraft i veckan. Planering görs för en vall av berg mot vattnet och sedan järnsand bakom vallen samt tätskikt.

- Järnsanden utgörs av restprodukter från Bolidens anrikningsverk Rönnskär här på hamnområdet. Kajbyggnationen börjar projekteras i dagarna och den beräknas starta kring 2025, säger Lars Widelund, hamnchef i Skellefteå. →

## Luleå hamn - ett viktigt logistiskt nav inom EU

\* Luleå är Sveriges största hamn för torr bulk gods. Dessutom Sveriges femte största hamn 2017.

\* Luleå hamn är en av fem svenska hamnar som har Core-status. Det innebär att hamnen är ett logistiskt nav inom EU:s kärnnätverk. Farledsprojekt Malmporten får även ekonomiskt stöd därifrån. 90 procent av EU:s inhemska järnmalmproduktion kommer från de svenska malmfälten. Cirka nio miljoner ton gods hanteras årligen.

\* Cirka 700 fartyg anlöper varje år.

\* Drygt 1 miljon ton kol importerar och omvandlas till koks som bränsle i masugnarna.

\* Max djupgående i farleden är i dag 10, 7 meter, som kommer att bli 15 meter.

\* Stora fullastade fartyg kan i dag inte anlöpa hamnen på grund av för litet farledsdjup. Lastning eller lossning behöver i sådana fall ske en bit längre ut med mindre fartyg, så kallad läktring.

Detta innebär försening med upp emot tre dygn innan lastning/lossning är klar.

\* Sommartid kan fartygen i dag lasta maximalt 55. 000 ton, i framtiden blir det cirka 160. 000 ton.

\* Vintertid i dag kan de större fartygen anlöpa eller avgå från hamnen bara fem- sex timmar dagligen på grund av mörkret.

Nu planeras för fartygstrafik dygnet runt, året runt, tack vara säkerhetsöjande åtgärder.





*- Jag har aldrig upplevt så mycket positiv anda som nu när det gäller sjöfartens potential. För fem år sedan visste knappt allmänhet eller politiker vad sjöfarten kunde erbjuda. Nu känns läget otroligt stimulerande. Malmporten innebär stora möjligheter för hela Norrlandskusten.*

**Anders Dahl,  
lotsområdeschef Luleå**

Dessutom kommer batteritillverkaren Northvold att bygga en fabrik i Skellefteå.

- Det känns som lite guldvittring för Skellefteå, kommenterar Anders Dahl, lotsområdeschef i Luleå vars ansvarsområde sträcker sig från Haparanda i norr till Sollefteå i söder. I den rollen har han många kontakter med Norrlandsföretagen längs kusten. Ett ansvarsområde ungefär 60 mil långt bilvägen.

### Stora planer i Holmsund

Söder om Skellefteå ligger Umeå hamn i Holmsund. Umeå respektive Luleå hamn är två hamnar längs Norrlandskusten av totalt 22 allmänna svenska hamnar i det transeuropeiska transportnätet TEN som syftar till att knyta ihop och förbättra infrastrukturen inom EU.

Genom Umeå hamn löper E12 som förbinder Europavägen från den nordnorska gränsen ned till Umeå, Holmsund via Vasa till Helsingfors. En sträcka på cirka 100 mil. Sedan 2010 har Umeå kommun genomfört stora förbättringar av hamnens infrastruktur, bland annat med elektrifierad järnväg i Inre hamnen, vidare börjar en ny järnvägsterminal att byggas i år. Diskussioner pågår med Trafikverket om att eventuellt flytta ned godsbangården i Holmsund till hamnen.

- En större ombyggnad av inre hamnen planeras med fokus på de ökande containervolymer och Ro-ro-trafik som väntas, förklarar Teijo Seppelin, VD för



2012 togs färjeförbindelsen Holmsund-Vasa över av ett bolag som ägs tillsammans av Vasa- respektive Umeå kommun. Umeå kommunföretag och Vasa stad har också bildat ett gemensamt hamnbolag, Kvarkenhamnar AB

Umeå hamn.

### Produktionsökning i Obbola

I närheten av Holmsund ligger Obbola. Där planerar SCA, Svenska Cellulosa Aktiebolaget, att öka den årliga produktionen av liner, produktion av ytskikten i wellpappförpackningen, från 500.000-till totalt 850.000 ton liner per år, när den nya pappersmaskinen tas i drift 2020.

Returfiberråvan importeras med båt. Den färdiga produkten skeppas sedan ut samma väg via Holmsund:

\* med Roro-fartyg till Kiel respektive London-Rotterdam med totalt 52 anlöp vardera årligen. Roll on roll off- fartygen är byggda på sådant sätt att godset kan lastas på och av så smidigt som möjligt

\* med färja till Finland cirka 4-5 gånger i veckan

\* med lastfartyget Lolo till Spanien cirka 7-8 anlöp årligen

\* med containerfartyg (feeder), till Rotterdam cirka 52 anlöp årligen. Feedern är ett matarfartyg som förbinder mindre hamnar med större bashamnar.

- Ökar produktionen enligt plan blir det troligen några fler anlöp per vecka till den nordeuropeiska marknaden. För Lolos del räknar vi med ökning till en avgång i månaden och för containertrafiken kan fartygsstorleken ökas något vilket ger lägre kostnader och minskad miljöpåverkan per ton, säger Peter Eriksson, SCA Sourcing & Logistics.

→





En framtidsvision över hur en containerhamn skulle kunna se ut vid Hörneborgs hamn. (Illustration: Erik Byström, TM-Konsult, Ö-vik)

Ytterligare en bit söderut ligger den tidigare sulfittfabriken i Husum. Där har hela fabriken byggts om från produktion av tidningspapper till bestruken helblekt kartong som används till kartongtillverkning.

Fabriken ägs av finländska Metsä board som har många kundkontakter i USA. Utskeppningen planeras till följd av detta att öka med cirka 30 procent.

- Ökningen i utleveranser ger dock ingen ökning av antal anlöp utan snarare blir det färre då USA fartygen är större och lastar mer per resa, säger Johanna Nordqvist, chef för Hamn och Logistik vid Metsä Board. För exporten används fartyg upp till 200 meters längd. Husum är för övrigt Bottenvikens enskilt största hamn sett till mängden anlöp.

**Behov av containerhamn i Övik**  
Söder om Husum ligger Örnsköldsvik. Den gamla sulfittfabriken, Domsjö Fabriker och numera bioraffinaderi, har köpts av det indiska företaget Aditya Birla, världsledande fiberproducent. Domsjö Fabriker var nämligen tidigare kund hos Birla och köpet gjordes för att säkra råvaran.

Vid fabriken tillverkas i dag specialcellulosa, som bland annat ersätter bomull och polyester i kläder. För att producera detta används cirka 1,5 miljoner kubikmeter massaved som levereras till fabriken via bil respektive sjötransport.

Det indiska företaget planerar att uppföra en ny fabrik på området. En förstudie visar på mycket positiva mark-



Glada över att farledsprojektet Malmporten kommit med i nationella planen är Leif Pettersson (S) ledamot i trafikutskottet och partikamraten Niklas Nordström, kommunstyrelsens ordförande i Luleå. Foto: Emma Aludden, Luleå kommun.

nadsbild för en sådan satsning. Nästa steg är förprojektering. Under byggtiden kommer några tusental personer att arbeta under tre- till fem år. Förprojekteringen ska bland annat visa hur många nya arbetstillfällen det blir från driftstart.

### Stor volymökning

Förstudien visar att den nya fabriken, Flaggskippet, får en total produktvolym på 1,5-1,8 miljoner ton, en kombination av specialcellulosa och bioraffinaderiprodukter. Detta ökar behovet av massaved till totalt cirka 6 miljoner kubikmeter. Sammantaget blir det en volymökning i storleksordning tio gånger jämfört med i dag.

- I dag, och historiskt sett, skickar vi

majoriteten av våra produkter via sjöfarten. Precis som för övrig skogsindustri med tunga skrymmande volymer är sjöfarten bäst anpassad för vårt behov. Jag är helt övertygad om att vi fortsätter med det, säger Marcus Hägglund, logistikchef vid Domsjöfabriker AB-Birla.

Örnsköldsviks kommun har gjort en hamnutredning och ett infrastrukturprojekt är inlett.

- Vi vill skapa effektiva och miljövänliga transporter. Troligen finns behov av en containerhamn och den kommer i så fall att byggas på Hörneborgs hamn i anslutning till Domsjö fabriker, understryker Christer Ögren, vd för Örnsköldsviks hamn.



# Historiskt stort utfall av sjöfartsobjekt

Regeringen har fattat beslut om den nationella planen för transportsystemet 2018-2028.

- Aldrig tidigare har så många sjöfartsobjekt ingått till ett värde av sammanlagt cirka 5,1 miljarder kronor, säger Katarina Norén, GD för Sjöfartsverket.

Sjöfartsverket fick 2016 ett regeringsuppdrag om att utreda framtida förutsättningar för inlands- och kustsjöfart i Sverige.

- Sjöfartsverket kunde i samråd med branschaktörer konstatera att det fanns god möjlighet till utveckling av avlastning av övriga delar i transportsystemet. Satsningarna i planen speglar dessa slutsatser väl och det ger en tydlig markering av sjöfartens betydelse nu och i framtiden, säger Katarina Norén, GD för Sjöfartsverket.

En följd effekt av fattat beslut är att utrikeshandeln stärks och att det europeiska transportnätverket för infrastruktur vidgas.

- Ett fartyg kan på en och samma gång lasta många lastbilskepp samtidigt. Miljöutsläppen från ett fullastat fartyg blir lägre jämfört med om motsvarande last fraktats på bil, säger Marielle Svan, enhetschef vid Infrastrukturenheten, Sjöfartsverket.

- Säkerhetshöjande åtgärder genom breddning och fördjupning återkommer i sjöfartsprojekten samtidigt som farledsutmärkningen graderas upp.

## De största projekten

De största projekten som nu fått finansiellt anslag är:

• **Malmporten i Luleå:** Malmtransporterna från norra Sverige närmar sig kapacitetstaket och Malmbanan till Narvik är hårt belastad. Därför planeras för breddning och fördjupning av farleden till 15 meters djupgående som är max i Östersjön. Parallellt bygger Luleå Hamn en ny djuphamn med upp till tre permanenta kajer för 15 meters djupgående.



Farledsprojekt Malmporten i Luleå, bilden ovan, och Trollhätte kanal, är två av de största projekten.

• **Trollhätte kanal:** Nya slussar behöver byggas. Dagens slussar har en beräknad teknisk livslängd till cirka 2030. Arbetet är komplext med tanke på dammsäkerhet och teknisk komplexitet med mera.

• **Landsort:** Delvis ny östlig dragning av farleden höjer säkerheten och minskar risken för framtida olyckor. I dag är vissa avsnitt bland de mest olycksdrabbade i landet. Kapacitet och tillgänglighet ökar i farleden Landsort-Södertälje. Transporterna med tankfartyg till Södertälje väntas öka då Stockholms bränsledepåer har planerats att stängas 2019.

• **Göteborgs hamn:** Kapacitetshöjande åtgärder i farleden till Skandiahallen. Kostnad för arbeten i farled ännu ej klarlagda.

• **Mälarpjektet:** Södertälje kanal och slussar moderniseras. Mälarfarterna muddras. Projektet förbättrar sjösäkerhet och tillgänglighet via Södertälje kanal och farlederna in till hamnarna i Västerås och Köping.

Här kan du läsa mer om de mindre projekten som är föreslagna under planperioden. [Läs mer.](#)

I planen betonar regeringen vikten av att utveckla morgondagens transportsystem med ny teknik och digitalisering. Inom sjöfart är Sverige världsledande



genom projektet Sea Traffic Management, STM, där Sjöfartsverket samverkar tillsammans med 80 partners i världen.

STM fungerar på samma sätt som inom flygtrafiken, det vill säga alla "rörelser" kan ses i realtid. Systemet testas nu på fartyg och i hamnar över hela Europa samt inom verkets egen isbrytning, sjöräddning och lotsning.

- För att ta nästa stora och viktiga steg från forskning till tillämpning i STM-projektet krävs uthållighet och engagemang från både staten, de kommunala hamnarna och branschen. De stora vinsterna kommer först när de flesta har anslutit sig, summerar Katarina Norén.

## 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](http://www.sjofartsverket.se/malmporten). Har du frågor om projektet är du välkommen att höra av dig till [lulea@sjofartsverket.se](mailto:lulea@sjofartsverket.se)