

Diarienummer: N2015/4305/TIF

## Remissvar till Trafikverket med anledning av inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplaneringen för 2018-2029

Kommentarer till huvudrapporten "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029"

### Fyrstegsprincipen

I sammanfattningen går att läsa att arbetet med inriktningsunderlaget utgår från fyrstegsprincipen för att valet av åtgärder ska bli kostnadseffektivt.

*"Principen bygger på fyra enkla steg: tänk om, optimera, bygg om, bygg nytt. Alla trafikslag är viktiga var för sig och tillsammans för att vi ska uppnå ett väl fungerade transportsystem. Sverige är beroende av internationella resor och transporter, och det geografiska läget gör att sjöfarten och flygtrafiken spelar en central roll. För en positiv utveckling krävs ett gemensamt engagemang från alla aktörer som påverkar hur transportsystemet utvecklas. Trafikverket har som stor aktör ett ansvar att planera tillsammans med regionala planupprättare och att upphandla och genomföra åtgärder i transportsystemet på ett effektivt, hållbart och socialt ansvarsfullt sätt."<sup>1</sup>*

### Kommentar:

Luleå Hamn välkomnar att Trafikverkets fortsättningsvis kommer att utgå från fyrstegsprincipen. Det är en nödvändig princip att utgå ifrån vid prioriteringar av nya infrastrukturprojekt för att upprätthålla en kostnadseffektivitet.

När det gäller den svenska sjöfartsinfrastrukturen så är det ett område där de tre första stegen kan appliceras i långt större utsträckning än tidigare. Genom att tydliggöra att framtida infrastrukturinvesteringar prioriteras enligt fyrstegsprincipen så kommer staten i än högre grad kunna analysera hur hela samhället kan nyttja sjöfarten som en attraktiv och kostnadseffektiv exportväg för svenskt gods, men också som alternativ transportväg för gods som i dag transporteras via andra transportslag.

Genom att optimera och bygga om befintliga farleder (genom breddning och muddring) och hamnar kan plats ges åt större fartyg. Genom ett ökat tonnage minskar utsläppen per transporterad enhet och bränsleförbrukningen sjunker.

Trafikverket konstaterar i underlagsrapporten "Sjöfart" att "i förhållande till investeringar i förbättrad landinfrastruktur är investeringar i sjöinfrastruktur vanligtvis mindre kostnadskrävande, eftersom större delen av infrastrukturen redan finns genom tillräckligt djup och bredd på farlederna."<sup>2</sup> Luleå hamn anser att investeringar så som muddring och breddning av farleder måste ges ett större utrymme i den nationella planen. Detta då det i många fall finns direkta kopplingar till svensk export och sysselsättning, vilket Luleå hamn är ett tydligt exempel på.

---

<sup>1</sup> Sid 7 Huvudrapport inriktningsunderlaget

<sup>2</sup> Sid 5 Underlagsrapport Sjöfart

Dagens farledsdjup in till Luleå hamn är anpassat efter de krav och det regelverk som gällde vid tidpunkten för den senaste muddringen på 1970-talet. Men sedan dess har lastfartygen utvecklats avsevärt sett till dess miljöpåverkan och storlek. Samtidigt har landhöjningen och sedimentering minskat djupet i farleden. En muddring av farleden in till Luleå hamn skulle innebära att hamnen kan ta emot s.k. Östersjö-max (djup 15m). I sin tur innebär det en ökad lastkapacitet av gods från Luleå hamn från 55 000 ton till 160 000 ton gods per fartyg. Större fartyg innebär minskad miljöpåverkan då utsläppen skulle minska med upp till 40 procent per ton transporterat gods.

Ett statligt ansvar för att muddra farleden in till Luleå hamn är avgörande för såväl dagens som morgondagens export av järnmalm och mineraler. Dagens rådande kapacitetsbrist behöver åtgärdas för att inte bli en hämsko för gruvindustrins framtida investerings- och expansionsmöjligheter av järnmalm. Mot den här bakgrunden är en omedelbar prioritering av en investering i att muddra farleden in till Luleå hamn såväl önskvärd som nödvändig. En investering i en djupare farled skulle skapa såväl kostnadseffektiva som klimatsmarta och stabila transporter för en framtida export av svensk järnmalm.

### Nettonuvärdeskvoten talar för att fler utredningar inte krävs gällande Luleå hamn

I Trafikverkets inriktningsunderlag går att läsa att sjöfarten, inklusive kustsjöfarten, har förutsättningar att kunna spela en ännu större roll för godstransporter och för att bli ett reellt alternativ till långa och omfattande godstransporter på land. För att åstadkomma detta kan både styrmedel och vissa infrastrukturåtgärder i anslutning till hamnarna behövas, men att det behövs ökad kunskap om sådana åtgärders potential.<sup>3</sup>

#### *Kommentar:*

Trafikverket slutförde under 2014 en åtgärdsvalsstudie gällande kapaciteten för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn. Samtliga utredningsalternativ som Trafikverket har undersökt visar på en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet, men det alternativ som skulle ge störst lönsamhet, och som uppvisar bäst robusthet i resultaten, omfattar ett muddringsdjup på 15,0 m djupgående, muddring av Sandgrönleden till 13,5 m djupgående för vintertrafik samt muddring och utmärkning av Norra Kvarnen för 15,0 m djupgående. Detta alternativ ger en nettonuvärdeskvot på 1,67. Dessutom är detta det alternativ som sänker såväl transportkostnaderna och minskar utsläppen från sjöfarten mest.<sup>4</sup>

Luleå hamn vill till Trafikverket betona vikten av att inte försena denna investering genom ytterligare utredningar. Åtgärdsvalsstudien visar tydligt på de positiva effekter som en investering i farleden för 15,0 m djupgående skulle innebära för att kunna öka utskeppning av gods från Luleå. Av de tre alternativ som Trafikverket analyserade var det även detta alternativ som gav bäst avkastning för staten och för samhället i stort sett till exempelvis sysselsättning och exportintäkter.

#### Identifierade utmaningar

*”Att åstadkomma ett robust system kräver åtgärder och prioriteringar.*

*Effektiva och pålitliga logistiska flöden är en viktig förutsättning för näringslivets konkurrenskraft. Åtgärder krävs för att stärka alla trafikslag, inte minst sjöfartens möjligheter för inrikes transporter.”<sup>5</sup>*

---

<sup>3</sup> Sid 10 Huvudrapport inriktningsunderlag

<sup>4</sup> Trafikverkets rapport: Kapacitetsutvidgning för råvarutransporter till och från Norrbotten via Luleå hamn 2014-09-01

<sup>5</sup> Sid 8 Huvudrapport Inriktningsunderlaget

### Kommentar

Det är positivt att Trafikverket lyfter fram att alla trafikslagen skall stärkas vilket inkluderar utveckling och investering i sjöfartsinfrastruktur, särskilt för inrikestransporter. Luleå hamn vill dock framföra att detta, för att kunna omsättas i praktiken, behöver få genomslag i analys- och kalkylmodeller så att alla trafikslag även där behandlas lika. Valen av styrmedel behöver även anpassas så att de drar åt samma håll för att undvika att de valda metoderna motverkar en önskad inriktning.

### Överflyttning av godstransporter mellan transportslag

I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att en återkommande fråga är hur sjöfarten skulle kunna bidra till att avlasta transportsystemet på land från främst godstransporter. Trafikverket konstaterar att en avgörande orsak till att en överflyttning inte sker, bedöms vara den större flexibiliteten och konkurrenskraftiga transportkostnaden för transporter på land, inte minst för lastbilstransporter. Vidare antas beteenderelaterade aspekter och att brister i farleder vara andra bidragande orsaker till att mer överflyttning inte sker.

I samma avsnitt skriver Trafikverket att mer kunskap om sjöfartens förutsättningar att bidra till ett effektivt och robust transportsystem behövs. Detta kräver fortsatt utredning och forskning inom flera sjöfartsrelaterade områden, till exempel för att ta reda på för vilka transportstråk sjöfarten kan ha störst betydelse och vilka roller staten och andra aktörer kan spela för ett bättre nyttjande av sjöfarten längs dessa<sup>6</sup>. Trafikverket poängterar att den stora mängden transporter från norra Sverige genom mellersta och södra Norrland innebär kapacitetsbrister inom och mellan olika trafikslag. Malmtrafiken mot Narvik innebär särskilda utmaningar inom järnvägssystemet och här kan sjöfarten ha möjlighet att avlasta landinfrastrukturen<sup>7</sup> – *”Möjligheten att styra över godsflöden till sjöfart via hamnar längre norrut i landet har diskuterats under lång tid, men i praktiken har inte så mycket hänt. Sjöfartens möjligheter att avlasta landinfrastrukturen bör därför belysas ytterligare.”*<sup>8</sup>

### Kommentar

Det är glädjande att Trafikverket uppmärksammar att ”den stora mängden transporter från norra Sverige genom mellersta och södra Norrland innebär kapacitetsbrister inom och mellan olika trafikslag. Malmtrafiken mot Narvik innebär särskilda utmaningar inom järnvägssystemet och här kan sjöfarten ha möjlighet att avlasta landinfrastrukturen. Möjligheten att styra över godsflöden till sjöfart via hamnar längre norrut i landet har diskuterats under lång tid, men i praktiken har inte så mycket hänt. Sjöfartens möjligheter att avlasta landinfrastrukturen bör därför belysas ytterligare”<sup>9</sup>. Men för att detta ska bli verklighet – att gods flyttar från väg till järnväg och sjöfart – krävs det investeringar på rätt ställen.

Det är väl känt att en muddring av farleden till Luleå skulle möjliggöra för trafik med större fartyg och därmed en minskad miljöpåverkan per ton transporterat gods. De beteendenaspekter som Trafikverket hänvisar till innebär varken hinder eller problem för ett genomförande av projektet i farleden in till Luleå hamn. Näringsliv och företag i Norrbotten är aktiva och drivande i frågan kring en statlig investering i en muddring av farleden då många redan transporterar sina varor via sjöfart och själva efterfrågar fördjupning av farleden. Sannolikheten är således att transportererna snarare skulle öka på sikt.

<sup>6</sup> Sid 18-19 Huvudrapport inriktningsunderlaget

<sup>7</sup> Sid 40 Huvudrapport inriktningsunderlaget

<sup>8</sup> Sid 48 Huvudrapport inriktningsunderlaget

<sup>9</sup> Sid 48 Huvudrapport inriktningsunderlaget

Det finns dock en farhåga i att investeringen i Luleå hamn ska stanna av då Trafikverket menar att det krävs fortsatta utredningar för att ta reda på vilka transportstråk som kan ha störst betydelse och vilka roller staten och andra aktörer kan spela för ett bättre nyttjande av sjöfarten längs dessa. Sett ur ett tillväxtperspektiv för svensk basindustri borde Trafikverkets redan genomförda åtgärdsvalsstudie vara grund nog för att på ett tydligt sätt visa på projektets potential för tillväxt och utveckling i norra Sverige.

Genom att avsätta medel för en statligt finansierad muddring av farleden in till Luleå hamn skickas en tydlig signal som visar på handlingskraft vad gäller att förverkliga de förda diskussionerna om att styra över landtransporter till sjöfart

### Trimningsåtgärder

I inriktningsunderlaget konstaterar Trafikverket att det finns behov av ökade medel för trimningsåtgärder jämfört med gällande nationella plan för att svara upp mot de behov som kommer att finnas under den kommande planperioden.

### Kommentar

Vi välkomnar att en av de trimningsåtgärder som föreslås är åtgärder på farleder för en förbättrad sjöfart.<sup>10</sup> Luleå hamns betydelse för Sverige och svensk export har bekräftats såväl internationellt och nationellt. Hamnstrategiutredningen som genomfördes 2007 föreslog att regeringen skulle peka ut tio strategiska hamnar i Sverige varav Luleå hamn var en av dessa. Redan då motiverades detta med att Luleå hamn är en nationellt strategisk industrihamn för malm och stålprodukter.

Luleå hamn är dessutom en av dem fem svenska hamnar som EU har lyft fram och pekat ut som så kallade "Core Network"-hamnar, vilket innebär att det är en hamn som är väsentlig för att de europeiska transportstråken ska fungera. I underlagsrapporten "Sjöfart" skriver Trafikverket att det i den nationella infrastrukturplaneringen tas hänsyn till EU:s arbete och prioriteringar inom ramen för TEN-T och stomnätsskorridorerna, vilket innebär att Trafikverket fokuserar på de volymstarka godsstråken där bland annat de utpekade Core-hamnarna ingår.<sup>11</sup> I underlagsrapporten går dessutom att läsa att de fem Core-hamnarna tillhör de hamnar som är av störst strategisk betydelse för Sverige och svenskt näringsliv.<sup>12</sup> När Trafikverket föreslår ökade anslag för trimningsåtgärder under nästa planperiod borde muddringen av farleden in till Luleå hamn vara en av de nödvändiga åtgärderna för att bibehålla och utveckla den strategiska betydelsen som ett viktigt transportnav.

### Kommentarer till huvudrapporten "Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029 Sjöfart"

Vi välkomnar Trafikverkets skrivningar om Luleå hamn i underlagsrapporten Sjöfart. Vi instämmer i beskrivningen att malmtransporterna kommer att öka kraftigt de närmsta åren och att detta kräver en fördjupning av farleden för att klara en farledskapacitet motsvarande fartygstypen Östersjömax med 15 meters djupgående och upp till 13,5 meter djupgående vintertid. Luleå hamn instämmer även i skrivningen att "Föreslagna åtgärder ger kostnadseffektiva transporter samtidigt som en bättre redundans skapas om problem uppstår för utskeppning via Narvik".<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Sid 94-95 Huvudrapport inriktningsunderlaget

<sup>11</sup> Sid 8 Underlagsrapport Sjöfart

<sup>12</sup> Sid 10 Underlagsrapport Sjöfart

<sup>13</sup> Sid 10 Underlagsrapport Sjöfart

## Intermodalitet

Trafikverket skriver att ”det sker en utveckling inom sjöfarten där fartygens storlek och kapacitet ökar vilket innebär lägre enhetskostnader. De större fartygen kräver dock att anpassningar görs i hamnarna vad gäller till exempel kajer, djupgående och lasthanteringskapacitet för att möjliggöra anlöpen av dessa större fartyg. Dessa åtgärder måste dock ske i samklang med övriga åtgärder i infrastrukturen, både på land och i farlederna för att inte riskera att flaskhalsar uppkommer i den tänkta transportkorridoren.”<sup>14</sup>

### Kommentar

Vi instämmer i Trafikverkets beskrivning av att det inte finns något motsatsförhållande mellan en utvecklad sjöfart och investeringar i de övriga trafikslagets infrastruktur. Djupare och/eller bredare farleder ställer nya krav inne i hamnarna. Luleå hamn är därför beredda att bidra med nödvändiga investeringar i hamnen som en muddring av farleden skulle medföra.

Det är väldigt positivt att Trafikverket lyfter fram intermodaliteten i avsnittet om Sjöfart. Men för att detta ska kunna genomföras i praktiken behöver alla trafikslag inkluderas. För att intermodalitet och nyttjande av det totala transportsystemet skall bli så effektivt som möjligt krävs att alla trafikslag behandlas lika. Våghållning till sjöss behöver därför betraktas på samma sätt som investeringar i väg och järnväg.

Luleå Hamn instämmer i det som Trafikverket själv anför som grunden till skevheten i behandlingen av de olika trafikslagen ”Eftersom Sjöfartsverket är avgiftsfinansierat samtidigt som Trafikverket är anslagsfinansierat råder det en skev ekonomisk incitamentsstruktur. Konsekvensen av detta är ett generellt högre avgiftsuttag för sjöfarten vilket ger en obalans mellan trafikslagen... Kan man få ned tröskeeffekten kommer fler redare att vara intresserade av att anlöpa fler hamnar i sin redan befintliga loop och/eller skala upp till större fartyg vilket ger miljö- och kostnadsvinster. En tänkbar lösning som förs fram från branschen är att Sjöfartsverket införlivas i Trafikverket.”

## Omvärldsanalys och prognos sjöfart

Trafikverket uppmärksammar transporter i norra Sverige och framhåller att dem generellt domineras av export av lågvärdigt gods i stora volymer på medellånga transportavstånd. I sin tur ställer detta krav på att kunna anlöpa de svenska hamnarna med stora fartyg. Trafikverket varnar dock för att framtida ökade bränslekostnader kan komma att leda till att transportköparna väljer hamnar utanför Sverige för att sedan använda landinfrastrukturen för godstransporter. För att motverka denna utveckling menar Trafikverket att det krävs kapacitetshöjande insatser som tillåter större fartyg att anlöpa hamnarna i norr.<sup>15</sup>

### Kommentar:

Luleå hamnar delar Trafikverkets syn vad gäller att satsa på kapacitetshöjande insatser som tillåter större fartyg att anlöpa hamnarna i norr. Dessa kapacitetshöjande åtgärder är helt nödvändiga för att möta industrins krav på fungerande, långväga, miljövänliga och robusta transporter.

## Sjöfartens miljöfrågor: SECA-direktivet

I underlaget lyfter Trafikverket fram SECA-direktivets konsekvenser för sjöfarten i Östersjön. Direktivet innebär att fartygen måste använda bränsle av högre kvalitet och med ett relativt sett högre pris/investera i reningsteknik med konsekvensen av ökade transportkostnader i förhållande till transporter utanför SECA-området.

---

<sup>14</sup> Sid 14 Underlagsrapport Sjöfart

<sup>15</sup> Sid 18 Underlagsrapport Sjöfart

Samtidigt konstateras att de faktiska kostnadsökningarna ännu inte har slagit in då priset på råolja (och därmed fartygsbränsle) under det senaste året har varit rekordlågt. Detta är dock inte en pristendens som kommer att vara beständig över tid och Trafikverket skriver att "transportkostnaden tids nog kommer att öka enligt tidigare prognoser"<sup>16</sup>.

Trafikverket skriver också att "SECA1-direktivet ökar trycket på kapacitetshöjande åtgärder i farlederna, eftersom stordrift ofta är en förutsättning för fortsatt lönsamhet. Det finns också en risk för att direktivet innebär försämrade konkurrenskraft för svensk basindustri på grund av högre kostnader. Lämpliga åtgärder är att möjliggöra anløp med större fartyg som genom skalfördelar bibehåller transportkostnaden per enhet genom bättre bränsleeffektivitet och stordrift, vilket i sin tur ger miljövänligare och effektivare transporter."<sup>17</sup>

#### *Kommentar*

Det är positivt att Trafikverket påtalar att muddring av farleder är en lämplig åtgärd för att behålla konkurrenskraften för basindustrin, men detta behöver också omsättas i praktiskt handling.

Gruvindustrin i Sverige är beroende av stabila och kostnadseffektiva transportmöjligheter för att säkra sina, och därmed de svenska, exportmöjligheterna av järnmalm. Jämfört med andra svenska hamnar riskerar svaveldirektivet att på sikt föra med sig stora negativa konsekvenser för Luleå hamn på grund av de långa transportvägarna som den geografiska placeringen för med sig.

Genom att i närtid inleda en fördjupning av farleden in till Luleå hamn skulle staten skicka en viktig signal till de företag som är beroende av Östersjön som transportväg. Luleå hamn är helt eniga med Trafikverket om att större fartyg skapar förutsättningar för såväl bättre bränsleekonomi genom minskade transportkostnader som ökade miljövinster genom minskade utsläpp. En investering i farleden in till Luleå hamn ligger väl i linje med de åtgärder som behöver vidtas för att minska de negativa effekter som svaveldirektivet annars kan medföra.

#### *Bristen på tillförlitlig statistik*

Dessa brister har länge varit uppenbara för transportköpare och transportföretag. Statistik om godsflödet måste finnas tillgänglig för att kunna ge en bild av hur godset har färdats och inte bara hur långt fordonen har färdats. Trafikverket är i detta fall den mest lämpade myndigheten att ansvara för en insamling av neutral och faktabaserad statistik.

2016-02-25

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Henrik Vuorinen".

---

Henrik Vuorinen

---

<sup>16</sup> Sid 38 Underlagsrapport Sjöfart

<sup>17</sup> Sid 4 Underlagsrapport Sjöfart