

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029 N2017/05430/TIF

Luleå Hamn vill härmed lämna ett remissyttrande på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018 – 2029. Luleå Hamn är Sveriges största bulkhamn och den nordligaste av Sveriges 5 Core-hamnar och en mycket viktig del av transportkedjan för gruvnäringen i Sverige.

Sammanfattning

Luleå hamn är positiv till inriktningen i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet, framförallt inriktningen på näringslivets transportbehov. Väl fungerande transporter är en förutsättning för att svensk industri ska kunna konkurrera på världsmarknaden, vilket i sin tur är grunden för att vi ska kunna upprätthålla välfärden.

Den nationella planen utgår från sex samhällsutmaningar. Det är en viktig ansats att Transporter inte är till för sig själva utan för att stödja en önskad samhällsutveckling. Malmporten kommer också tydligt att stödja tre av de sex utpekade utmaningarna, klimat, näringsliv och förstärkt sysselsättning.

Att sjöfarten kommer in i planen på ett tydligare sätt än förut är glädjande. Samtidigt måste infrastruktursatsningarna stödjas av styrmedel som gynnar en överflyttning av gods från landbaserade transporter till sjöfarten. Det krävs också en koordinering av skatter och avgifter på ett bättre sätt än vad som sker idag. Det är bland annat märkligt att sjöfartavgifterna höjs kraftigt samtidigt som statens planer utgår ifrån att mer gods ska transporteras sjövägen.

Det är positivt, men väntat, att projekt Malmporten är med i planen. Malmporten är central för utvecklingen av gruvnäringen i Norrbotten och en förutsättning för den förväntade ökningen av malmbrytning och export. Projektet är samhällsekonomiskt mycket lönsamt. Enligt vår uppfattning är nettonuvärdeskvoten över 3. De kalkylresultat som Trafikverket använt visar på en god lönsamhet men avsevärt lägre än de uppgifter vi har. Detta beror på felaktiga antaganden och ingångsvärden. Det är viktigt att de samhällsekonomiska kalkylerna är rättvisande. Det innebär både att rätt ingångsvärden behöver tas fram och att kalkyl och prognosmodellerna behöver utvecklas för att fånga in den dynamik som ett stort projekt som Malmporten innebär för näringslivet.

För Malmporten, precis som för andra näringslivssatsningar, är det viktigt att satsningen kommer i rätt tid så att inte flaskhalsar uppstår. För Malmportsprojektet innebär det att projektet behöver vara klar 2024.

En viktig aspekt som behöver lyftas är att Sverige behöver en tydlig strategi och tydligare skrivningar om vad det innebär att vara en strategiskt utpekad hamn och vad det innebär att vara en av EU utsedd TEN-T Core-hamn. Det får inte vara så att det innebär ett hedersomnämmande utan praktisk betydelse när det gäller konkreta åtgärder.

Remissvar

Positivt med det ökade näringslivsfokuset i planen.

Den nationella planen brukar traditionellt domineras av persontransportperspektivet. Det är ur den synvinkeln positivt att Trafikverkets förslag till plan har ett tydligare fokus på näringslivets behov och godstransporterna. Väl fungerande godstransporter är avgörande för näringslivets möjligheter att konkurrera internationellt och därmed bidra till en stabil välfärd och utvecklingskraft. Det är särskilt tydligt i en landsända som Norrbotten som är en region där exportindustrin dominerar. Av Norrbottens export utgör också gruvnäringen cirka 2/3 delar. Transportförutsättningarna för gruvnäringen är därmed avgörande för Norrbottens utvecklingsmöjligheter.

I den föreslagna Nationella planen görs stora satsningar på förbättringar för godstransporter på väg (74 ton) och järnväg (längre och tyngre tåg, ökat underhåll, malmбанan, reinvestering etc.). Dessa satsningar är viktiga för att skapa tillväxt och sysselsättning i hela landet. När man summerar satsningarna kan man dock se att satsningarna på sjöfarten, även om de har ökat, är blygsamma i förhållande till de andra trafikslagen. Vår mening är att satsningarna även borde komma sjöfarten till del i större utsträckning. Satsningarna som görs på Södertäljes slussar och Malmporten är bra satsningar. I planen saknas dock i stor utsträckning förslag på stimulanser och styrmedel som skulle göra verklighet av ambitionen att skapa en överflyttning från land till sjö. Denna överflyttning är enligt vår mening en nödvändighet om man skall nå de klimatpolitiska målen. Nu sker snarare en satsning på styrmedel som gynnar landtransporter på sjöfartens bekostnad vilket är olyckligt.

Positivt, men väntat, att Malmporten är med i planen.

Projekt Malmporten har en mycket hög samhällsekonomisk lönsamhet och visar upp en väldigt robust kalkyl, trots att den standardiserade grundkalkylen inte fångar de stora positiva effekterna av denna typ av expansionsprojekt. Vår bedömning är dock att Trafikverket använt delvis felaktiga ingångsvärden, vilket gör att nyttan framstår som lägre än vad den i själva verket är. Enligt vår uppfattning är nettonuvärdeskvoten över 3 för projektet. Dessutom undervärderas nyttan av godstransportåtgärder då modellerna inte tar hänsyn till den dynamik som kraftigt förbättrade transportlösningar innebär.

Då regering och ansvariga ministrar återkommande pekat på nödvändigheten av att samhällsnytta skall vara vägledande för projekten i planen är det väntat att Malmporten är en del av förslaget till Nationell plan. Projekt Malmporten gynnar väldigt tydligt utvecklingen av näringslivet i hela Arktis och särskilt gruvnäringen i Norra Sverige. Gruvnäringen är en mycket stor nettoexportör och bidrar således starkt till utvecklingen av den svenska industrin och den svenska välfärden.

Projekt Malmporten har ingått i den tidigare nationella planen (2014-2025) som en utpekad brist. För att driva projektet vidare och uppnå en högre mognadsgrad har miljökonsekvensbeskrivning, samhällsnyttokalkyler samt en avsiktsförklaring mellan parterna gjorts. Projektets mognadsgrad är i dagsläget hög.

Luleå Hamn är Sveriges största bulkhamn och en av Sveriges 5 TEN-T Corehamnar och utvidgningen av hamnen genom projekt Malmporten är av stort intresse för EU. Omkring 90% av all järnmalm som bryts inom EU sker inom Luleå hamns upptagningsområde varför även EU bedömt hamnen och dess utveckling som viktig i ett EU-perspektiv.

Genom projekt Malmporten öppnas hela Bottenviken upp för större fartyg. Den fördjupande farleden kommer även att medföra att Luleå hamn blir ett tydligare nav för godstrafiken i hela regionen, både på svensk och finsk sida av Bottenviken. Detta möjliggör för andra hamnar att nyttja de större fartygen som kommer till regionen och därmed minska både miljöpåverkan och kostnaden för transportköparna.

Malmporten stöder de utpekade samhällsutmaningarna.

Den nationella planen utgår från sex samhällsutmaningar. Det är en viktig ansats. Transporter är inte till för sig själva utan för att stödja en önskad samhällsutveckling. Malmporten kommer också tydligt att stödja tre av de sex utpekade utmaningarna, klimat, näringsliv och förstärkt sysselsättning.

Klimat

För att klimatmålen skall nås måste godstransporterna ske på ett klimatsmart sätt. Genom att flytta över lämpligt gods från land till sjö kan landinfrastrukturen avlastas samtidigt som stora miljövinster kan nås. Genom Projekt Malmporten möjliggörs också användning av större fartyg som innebär en minskning av klimatpåverkan från malmtransporter beräknat från Luleå till Hamburg med omkring 40% per fraktat ton gods. Denna minskning sker också för flera miljöskadliga ämnen såsom svavel och kväveoxider.

Näringsliv

Projekt Malmporten och en i övrigt god infrastruktur är en livsnerv för industrin i Arktis och norra Sverige. Den basindustri som har sin utkomst från gruvor och skogar fraktar ofta stora

mängder lågvärdigt gods till sina kunder och vidareförädlingsanläggningar. För dessa är en rationell och effektiv logistikkedja oerhört viktig. Detta gäller hela näringslivet i regionen, men väldigt tydligt även för LKAB. Att ha tillgång till två väl fungerande hamnar, Luleå och Narvik, är livsnödvändigt för LKAB. Att kunna hålla en effektiv transportkedja inte bara till hamnen utan hela vägen till kund är kritiskt. För detta ändamål krävs att fartyg av rätt och större storlek skall kunna trafikera även Luleå Hamn. Detta säkerställs genom Projekt Malmporten.

Förstärkt sysselsättning.

Gruv-, stål-, och pappersindustrin är fortsatt livsnerven i den nordliga regionen och kommer så förbli så under lång tid framöver. Detta medför att de planerade infrastruktursatsningarna som anges i planen kommer påverka hela Norrbotten. Den befintliga industrin kan fortsätta att utvecklas och på så sätt säkra sysselsättningen in norra Sverige. Den satsning som Projekt Malmporten medför ger även goda möjligheter till nya aktörer som vill nyttja de unika förhållanden som finns i Sveriges norra del med ren energi, kallt klimat och säkrar deras råvaruförsörjning samt utskeppning av produkter. Detta skapar ett attraktivt näringslivsklimat med hög och stabil sysselsättning för nuvarande- och kommande generationer.

Viktigt att näringslivssatsningar kommer tidigt för att inte flaskhalsar ska uppstå i tillväxten.

Idag råder en stark konjunktur i Sverige och som tydligt syns för basnäringen i Norrbotten. Särskilt stål- och gruvnäringen har hämtat sig från sin djupa svacka vilket skapar positiv framtidstro. Denna konjunktur beräknas fortsätta ett antal år framöver vilket gör det nödvändigt att skapa kapacitet i transportsystemet tidigt i planperioden. För gruvnäringen gäller även situationen att enda vägen att klara denna cykliska bransch är att öka volymerna. LKAB har planer för att öka sin produktion med >5% per år de kommande åren varför ökad hamn- och järnvägskapacitet är nödvändigt. Det vore olyckligt om tidplanen för projektet skulle tvinga näringslivet att bromsa sina affärer och investeringar på grund av kapacitetsbrist. Detta är skälet till att satsningar som Malmporten som skapar goda förutsättningar för starkt export- och logistikberoende näringar bör genomföras tidigt i planperioden.

Enligt den avsiktsförklaring som berörda parter undertecknat framhålls vikten av att projektet får ett slutdatum under mitten av planperioden, detta för att inte skapa stora bromsningseffekter i näringslivets utveckling. Färdigställning av projektet bör därför ske under 2024 vilket innebär en start av muddring senast 2021. Genomförandeavtal och slutgiltig finansieringsöverenskommelse är under upprättande mellan ingående parter i

projektet varefter genomförandetiden beräknas till 4 år, varav muddring sker under 3 säsonger.

Projekt Malmporten har i sin helhet blivit tillstyrkt och både Sjöfartsverket och Luleå Hamn erhöll positiva miljötillstånd i april 2017. Dock har villkoret som handlar om hanteringen av de förorenade muddermassorna överklagats av Hav och Vattenmyndigheten och nästa förhandling sker under vecka 5, 2018. Detta innebär att det sannolikt finns ett komplett miljötillstånd då den nationella planen beslutas våren 2018. Det är värt att notera att ingen av sakägarna framfört skäl eller synpunkter på att projektet genomförs utan överklagan rör enbart hanteringen av förorenade massor.

Detaljerade synpunkter

Viktigt att hela den statliga delen ingår i projektet.

För att projektet skall få de positiva effekter som påvisats är det viktigt att hela projektet med alla ingående delar genomförs samlat. Detta inkluderar de åtgärder som är nödvändiga att göras i Kvarken och som är ett statligt Svensk/Finskt åtagande. För detta ändamål måste staten genom Trafikverket/Sjöfartsverket aktivt arbeta med att planera och genomföra åtgärderna inom den aktuella projektperioden. Projektet är till sin art sådant att hela projektet måste genomföras för att nyttorna skall kunna räknas hem.

Rättvisande samhällsekonomiska kalkyler som speglar det verkliga värdet måste tas fram.

I det redovisade förslaget till Nationell plan påpekas att de prognoser som anges är just prognoser och att de alltid kommer avvika från det verkliga utfallet. Mer problematiskt är att de samhällsekonomiska kalkylerna också innehåller felaktigheter. Trots att Projekt Malmporten visar en mycket solid och stor lönsamhet missgynnas kalkylen av att Trafikverkets samhällsnyttokalkyl inte tar hänsyn till verkliga volymökningar. Att göra beräkningar och prioriteringar utifrån en genomsnittsökning slår obönhörligt och oproportionellt hårt mot projekt som kan uppvisa avsevärt större volymökningar, 5% per år, än den genomsnittliga 2,5% per år. Detta medför att den verkliga lönsamheten NKK för Malmporten snarare skall anses vara 3,51 (se KA6 i PM Uppdaterad Kalkyl) istället för angivna 1,26.

I underlagsrapporten "Luleå Hamn kapacitetsåtgärd farled, XSN300" är volymangivelserna för den prognostiserade malmproduktionen, 1,3% per år till 2040 är felaktig. På andra ställen i rapporten anges volymen 2,5% per år fram till 2040 vilket även det är väsentligt lägre än den faktiska prognosen för volymtillväxt.



Remissvar, 6 (6)

Datum:
2017-11-29

Dnr 2017/71

I delrapporten "Luleå Hamn kapacitetsåtgärd farled, XSN300" anges även på sidan 29 att projektet har en negativ belastning av möjligt utsläpp av främmande invasiva arter på grund av utsläpp av ballastvatten. Denna negativa belastning kan uteslutas då IMO:s regler för behandling av ballastvatten trätt i kraft väl före projektets genomförande varför detta inte skall belasta projektet negativt.

Utöver detta missgynnar även de kalkylmodeller (ASEK) som används sjöfarten i stort. Sjöfarten hanterar stora volymer över långa distanser och kan således inte likställas med vare sig lastbilstransporter eller järnvägstransporter till sin natur. Att för sjöfart enbart kunna tillgodogöra sig nyttor inom EU är felaktigheter som missgynnar sjöfart i förhållande till de andra trafikslagen. Beräkningsgrunderna i kalkylmodellen (ASEK) påverkas av den geografiska positionen i Sverige vilket missgynnar hamnar i norra Sverige i förhållande till sydligare placerade hamnar. Detta är inte relevant för sjöfarten som transporterar just långväga gods.

Luleå Hamns förslag är att det omgående tillsätts en utredning vars mål är att ta fram kalkylmodeller som är mer lämpade för sjöfart och som speglar verkligheten på ett mer korrekt sätt.

Henrik Vuorinen, VD Luleå Hamn AB