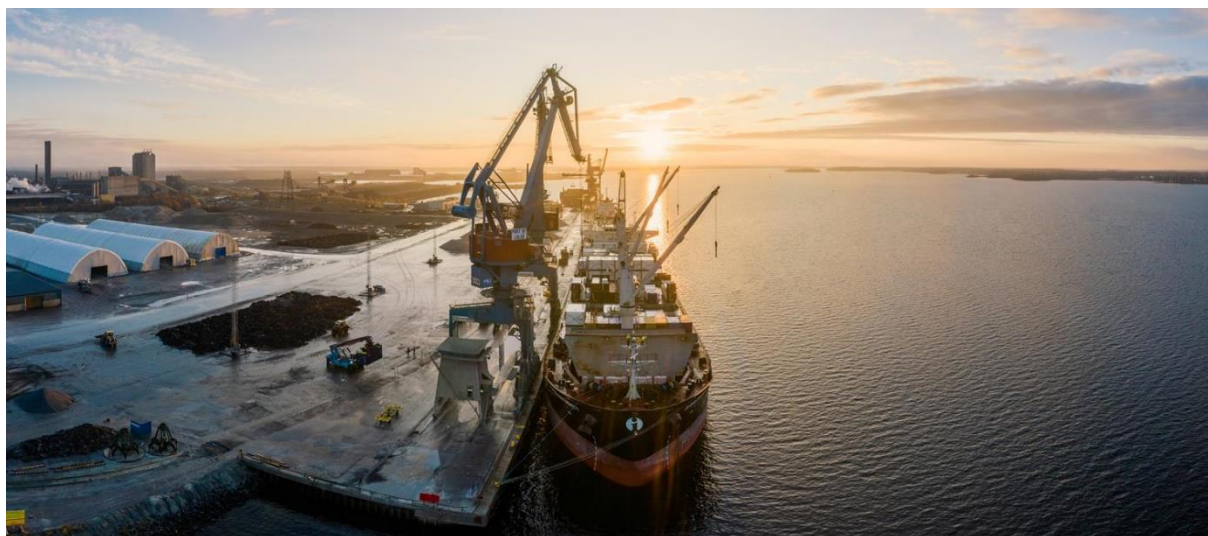




Request for information – Utbyggnad av Nya Luleå Hamn

Finansiering, utformning och genomförande av Luleå hamns framtidsanpassning

Introduktionsbrev från Luleå Hamn AB

Luleå Hamn AB (Bolaget) bjuder in till en Request for Information (RFI) för uppförandet av Nya Luleå Hamn. Vi efterfrågar information om uppförandet av två allvädersterminaler (AWT) inklusive lagring av coils (coilshotell) och utökad hamnverksamhet samt design, byggnation, finansiering, drift och underhåll av denna verksamhet.

Luleå kommun förväntas under de kommande åren stå i händelsernas centrum för den gröna industriella omställningen i Sverige och Europa. De annonserade satsningarna för produktion av bland annat fossilfritt stål, konstgödsel och elektrobränslen förväntas bidra till mångdubbelt ökade logistikflöden och godsvolymer genom Luleå hamn. Luleå hamn är därför att ses som en central möjliggörare för omställningen. För att hantera detta har Bolaget under en tid genomfört projektet *Framtidens hamn*. I detta projekt har det kartlagts vilket behov industrin efterfrågar av hamnen samt vilken infrastruktur som behövs för att tillgodose framtida gods- och logistikflöden. Bolaget har identifierat ett betydande behov av utbyggnation vid Viktoriahallen, inklusive upprättande av nya lager för bulkvaror, silos, allvädersterminaler och coilshotell. Vidare har identifierats att en omfattande utbyggnad av hamnens järnvägsanläggning krävs för att hantera godsflödena till och från hamnen.

Luleå hamn hanterar idag knappt 600 anlöp per år, med motsvarande ca 8 miljoner ton gods bestående av främst stålskrot, järnmalmsspellets, bentonit, dolomit och kalksten. Enligt den kartläggning som gjorts förväntas hamnen år 2030 behöva kunna hantera både utökade volymer av nuvarande godstyper samt nya godstyper, exempelvis betydande mängder coils. År 2030 förväntas hamnen att hantera närmare 2 500 anlöp och ca 25 - 30 miljoner ton gods. Med den storlek av volymer kommer Luleå hamn bli Sveriges näst största hamn sett till antalet ton. Dessutom är visionen att hamnen ska härbärgera ett av världens största coilshotell.

Bolaget vill genom denna RFI (RFI 1) komplettera befintligt utredningsunderlag med fördjupad kunskap om hur Nya Luleå Hamn kan finansieras, utformas och genomföras. Det ska dock noteras att denna RFI är en av två RFI:er som omfattar uppförandet av Nya Luleå Hamn. Denna RFI avser hantering, utbyggnad och anpassning av logistikverksamheten i Luleå hamn och den andra RFI:n (RFI 2) berör hantering, utbyggnad och anpassning av hamnens järnvägsanläggning. Marknaden tillfrågas nu att inkomma med förslag på genomförandelösningar och finansieringsmodeller. Syftet med informationsinhämtningen är att från den privata marknaden samla in nya perspektiv och fördjupa kunskapen om hur utbyggnaden kan realiseras. RFI:erna utgör således inte någon upphandling, utan syftar till att skapa relationer med marknadens aktörer och ta del av dess expertis. Detta för att förbereda inför en eventuellt kommande upphandling under 2023 och ett framtida uppförande av Nya Luleå Hamn.

Stora infrastrukturprojekt medför traditionellt betydande klimatpåverkan. Det är därför av intresse för Bolaget att nya innovativa och klimatsmarta alternativ presenteras. Utöver hållbarhetsaspekten är tidsramen och flexibilitet för genomförandet kritiskt. Hanteringen av de första fossilfria godsslagen och utökade volymer planeras ske redan under fjärde kvartalet 2025. Därför uppmuntras innovativa arbetssätt som säkrar både ett resurs- och tidseffektivt genomförande. Därtill har flera nyetableringar annonserats att genomföras i Luleå under senare delen av 2020-talet. Detta har resulterat i ytterligare intresse för en flexibel utbyggnad av hamnen för att kunna hantera tillkommande godsslag och godsvolymer utan att störa den existerande verksamheten.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Anders Dahl".

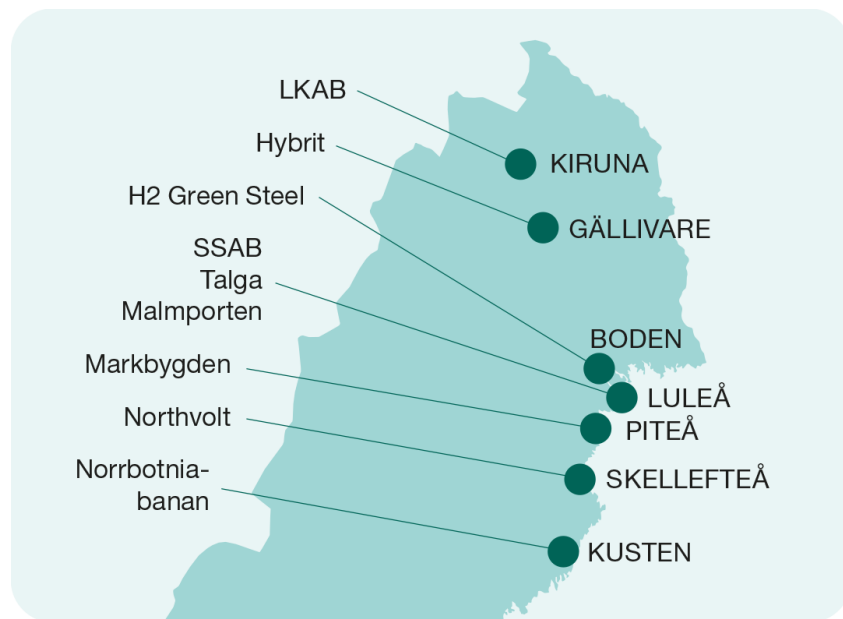
Anders Dahl, VD Luleå Hamn AB

Request for information – Utbyggnad av Nya Luleå Hamn

Finansiering, utformning och genomförande av Luleå hamns framtidsanpassning

Bakgrund

Norra Sverige och Region Norrbotten har en lång industritradition och står för 65 procent av Sveriges råvaruexport. Regionen står nu i centrum för en grön industrialiseringsvåg, där en rad betydande satsningar annonserats. Totalt uppskattas att ca 1 100 miljarder kronor kommer att investeras i norra Sverige de kommande 20 åren. De betydande investeringarna medför att befolkningen i Norrbotten och Västerbotten kan komma att öka med runt 100 000 personer de kommande 15 åren. I figuren nedan (Figur 1) visas ett antal exempel på de betydande investeringar som just nu sker i norra Sverige.



Figur 1. Exempel på betydande investeringar som just nu sker i norra Sverige (Luleå Kommun, 2022)

Luleå kommun är en centralort i Norrbotten med cirka 80 000 invånare, som har goda förutsättningar att bli centrum för den gröna omställningen i Europa. Utöver den goda tillgången på hållbar energi finns ett av Sveriges ledande tekniska universitet, en internationell flygplats, en av Sveriges största hamnar, järnväg- och väganslutningar. Dessutom finns förutsättningar för ett rikt friluftsliv, ett kreativt och mångsidigt kulturellt utbud samt god tillgång till idrott på såväl bredd- som elitnivå. Kommunen har antagit en vision om att vara klimatneutral till år 2040.

För att bemöta rådande globala klimatutmaningar har ett antal industrier aviserat ett flertal större investeringar i Luleå och i regionen. Luleå kommun har arbetat proaktivt tillsammans med befintliga och nya företag, för att skapa förutsättningar för nyetableringar av gröna industrier. Arbetet har gjort att det på senare tid har aviserats ett flertal större investeringar i Luleå och i regionen. Exempelvis har företagen Fertiberia, H2 Green Steel, LKAB (ReeMAP), SSAB och Talga aviserat tilltänkta investeringar samt att en avsiktsförklaring mellan Uniper Sverige, Luleå Energi och Bolaget för produktion av bland annat miljövänligt fartygsbränsle ingåtts. Utöver dessa större investeringar finns det ett 80-tal befintliga och nya företag i Luleå som arbetar med etablering och expansion kopplat till grön omställning och tillväxt. Etableringarna i och omkring Luleå förväntas bidra till skapandet av 10 000-tals nya arbetstillfällen, stärka Sveriges konkurrenskraft inom hållbar innovativ teknik och generera miljarder i exportintäkter. Etableringarna är därför av betydande karaktär för hela arbetsmarknadsregionen.

För att möjliggöra den gröna omställningen, och för att Luleå kommun ska kunna nå sin vision om att vara klimatneutral till år 2040, krävs omfattande investeringar de kommande åren. Kommunen, inklusive de kommunala bolagen, har redan idag ett stort investeringsbehov och för att hantera den befolkningsökning

om cirka 20 000 invånare som behövs under de närmsta 17 åren kommer investeringsbehovet att öka ytterligare. Förverkligandet av investeringarna, både i form av infrastruktur och företagsetableringar förväntas bidra till att stärka lokalsamhället och hela norra Sverige.

Luleå hamn

Eftersom en stor del av godsflödena till och från Norrbotten sker genom Luleå hamn är denna hamn, bland annat genom sin koppling till Malmбанan, en prioriterad och strategiskt viktig nod i dagens transportsystem. Dess nationella och europeiska betydelse framgår bland annat av det faktum att Luleå hamn är utpekad som en CORE-hamn i det transeuropeiska transportnätet TEN-T (EU:s policy för införande och utveckling av ett gemensamt europeiskt nätverk för transport). I Luleå kommun kommer även två av EU:s nio godskorridorer knytas samman: North Sea-Baltic och Scandinavian-Mediterranean. Dessutom blir Luleå en allt viktigare nod för The Arctic Gateway, ett samarbete och en godskorridor för naturtillgångar som knyter samman Arktis med världen. I Figur 2 nedan visas en översikt över hamnens befintliga utformning följt av en beskrivning av nuvarande anläggning.



Figur 2. Översikt över Luleå hamn med tillhörande pির

Luleå hamn består idag av sex kajlägen:

- Cementkajen - används för lossning av cement (utanför bild västerut),
- Svartökajen - kajplats för de statliga isbrytarna (utanför bild västerut),
- Uddebo Energihamn - hanterar ca 380 tusen ton flytande energiprodukter årligen,
- Strömören - kajplats för hamnens tjänstebåtar, lots- och bogserbåtar samt räddningstjänstens- och kustbevakningens båtar. Intill Strömören ligger Sjöfartshuset med kontor för framför allt Bolaget och Sjöfartsverket. Nordkalk AB har en lager- och produktionsanläggning med fast anslutning för lossning av kalksten från Strömörenpiren,
- Viktoriaterminalen - Luleå hamns allmänna bulkkaj. Här hanteras främst bulk gods för Norrbottens gruv- och stålindustri. Kajen hanterar idag ca 2,5 miljoner ton årligen varav 2 miljoner ton inkommande gods och 0,5 miljoner ton utgående gods. De huvudsakliga produkterna är kol, koks, kalksten och bentonit. I Viktoriaterminalen finns fyra kranar för lastning/lossning, varav en kran är specifik för lossning av kol på kolpiren längst österut på Viktoriaterminalen. Den totala kajlängden är 765 meter inklusive kolpiren och det finns ett järnvägsspår som löper parallellt med kajen. I anslutning till kajen finns fyra lagertält samt en lagerbyggnad som ingår i ett fram till den 31 mars 2026 gällande koncessionsavtal med Shorelink AB.
- Sandskär – LKAB:s malmhamn för utlastning av järnmalmsprodukter. Den årliga godsmängden är ca 5 miljoner ton. Kajen hanterar idag endast utgående gods.

Nya Luleå Hamn

Hamnens lokalisering och infrastrukturanlutningar medför att Luleå hamns funktion är en förutsättning för regionens framväxande gröna industris transportbehov och logistik. Detta eftersom en stor del av den gröna industrialiseringsvägens godsflöden väntas gå genom hamnen. Vidare ligger de flesta av de i Luleå aviserade investeringarna i Luleå Industripark, ett företagskluster för grön industriell omställning, vilken ligger i anslutning till hamnen.

I kvantitativa termer betyder de tillkommande godsflödena att den totala årliga godsvolymen som behöver hanteras över Luleå hamn utökas från ca 8 miljoner ton 2020 till ca 30 miljoner ton 2030. Samtidigt utökas antalet fartygsanlöp från knappt 600 per år 2020, till mellan 2 200 och 2 500 år 2030. De tillkommande godsflödena utgörs av både en ökad volym av existerande godstyper (ex. stålskrot, järnmalmspellet, bentonit, dolomit och kalksten) och nya godstyper (ex. stålcoils, HBI (järnsvamp), mineral och konstgödsel, gips, ammoniak, fluorvätesyra, svavelsyra, vätgas och elektrobränslen).

Sammantaget innebär det ökade behovet att de befintliga hamnanläggningarna i Luleå hamn inte räcker till. För att klara av att hantera de tillkommande godsflödena behöver hamnen genomgå en betydande utbyggnad där bland annat nya lager- och terminallösningar samt en utökad järnvägsanläggning uppförs. Vissa av de tillkommande godstyperna är även väderkänsliga och kräver därför särskilda lager- och terminallösningar, så kallade alltvädersterminaler.

Luleå hamns betydelse och behovet av ökade volymer förutsågs redan på 2010-talet varför ett arbete med att bredda och fördjupa farlederna in till hamnen pågår sedan ett par år tillbaka. Projektet är benämnt *Malmporten* och innefattar inte bara en breddning och fördjupning av farlederna utan även en ny djuphamn med ny infrastruktur i form av en 1 068 meter lång kaj och helt nya landytor för lagring och hantering av gods. Detta projekt möjliggör för Luleå Hamn att kunna ta emot större och tyngre lastade fartyg i framtiden vilket effektiviserar sjötransporterna, minskar miljöpåverkan och stärker konkurrenskraften. Den nya djuphamnen och kajen skapas bl.a. från återvunna muddringsmassor och skapar nya logistikytor om ca 750 000 kvadratmeter i anslutning till kajen (se nedan i Figur 3). Projekt Malmporten planeras stå klart och invigas 2028.



Figur 3. Projekt Malmporten - utfyllnadsytor och den nya djuphamnen

Förutom faktumet att hamnen behöver byggas ut och kräver betydande investeringar är tid en kritisk faktor. De första tillkommande flödena väntas ske redan under det andra halvåret 2025 och vissa delar av hamnexpansionen behöver därför stå klar till dess.

Enigheten bakom genomförandet av infrastruktursatsningarna i Luleå hamn är bred och inkluderar såväl den lokala politiken som aktörer som uttryckt intresse för nyttjandet av logistik och lager i hamnen. Kommunen har beviljat ett borgensåtagande på marknadsmässiga grunder för infrastrukturinvesteringar i hamnen kopplat till Projekt Malmporten samt ställt sig positiva till utvecklingen av Nya Luleå Hamn.

Den korta tid som finns till förfogande fram till dess att de första tillkommande godsflödena ankommer hamnen och den konkurrens som råder om de begränsade offentliga medlen, leder till att Bolaget nu undersöker hur marknaden ställer sig till att uppföra Nya Luleå Hamn. Bolaget önskar således att marknaden illustrerar vilka alternativ som finns tillgängliga för att designa, bygga, finansiera, drifta och underhålla Nya Luleå Hamn. Nya Luleå Hamn avses eventuellt att upphandlas under 2023 och Bolaget önskar därför, genom denna RFI, samla in marknadens perspektiv för att skapa goda förutsättningar till en lyckad upphandling.

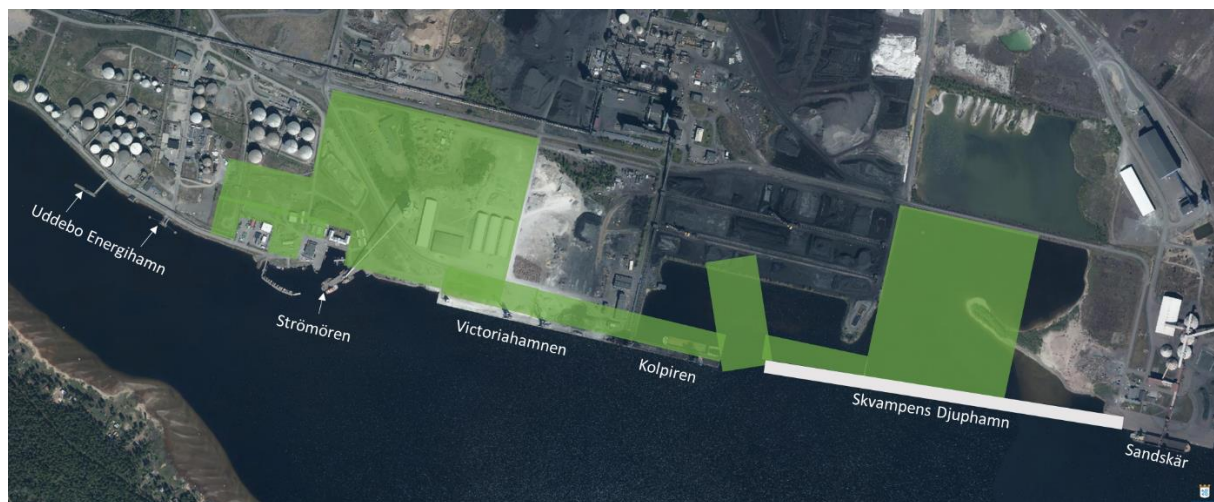
Denna RFI är, som nämnts tidigare, en av två som omfattar uppförandet av Nya Luleå Hamn. Denna RFI avser hantering, utbyggnad och anpassning av logistikverksamheten i Luleå Hamn och RFI 2 berör hantering, utbyggnad och anpassning av hamnens järnvägsanläggning.

Projektbeskrivning

Utifrån dialoger med befintlig industri i och omkring Luleå, tillsammans med de nya industrietableringar som annonserats i området, prognostiseras godsmängden som ska hanteras över Luleå hamn öka från dagens drygt 8 miljoner ton per år till 30 miljoner ton per år 2030. Ökningen härleds till såväl en ökande volym av existerande godstyper (exempelvis stålskrot, järnmalmspellet, bentonit, dolomit och kalksten) som tillkommande godstyper (exempelvis coils, HBI (järnsvamp), mineral- och konstgödsel, gips, ammoniak, syror, vätgas och elektrobränslen).

För att hantera den avsevärda tillkommande godsmängden krävs omfattande utbyggnation av hamnen. Utbyggnationen omfattar hela hamnverksamheten, från transportinfrastruktur såsom farleder, kajer, järnvägar och vägar, till utbyggnad av logistiklokaler och utrustning för hantering av gods. Eftersom vissa godstyper är väderkänsliga krävs även allvædersterminaler som medger väderskyddad omlastning från järnväg till fartyg.

Denna RFI inkluderar de omfattande åtgärder som krävs för att anpassa Luleå hamns logistikanläggning efter de nya behoven. Åtgärderna avser uppförande av logistikbyggnader och hamnutrustning samt drift av logistikverksamheten i stora delar av Luleå hamn. Området som omfattas av denna RFI visas nedan i Figur 4.



Figur 4. Översikt över det geografiska område (grön markering) som omfattas av denna RFI.

Inom det geografiska området finns idag ett antal byggnader och verksamheter av vilka flertalet kommer att behöva flyttas eller avvecklas i samband med hamnexpansionen. Översiktligt presenteras de befintliga byggnaderna och verksamheterna i Figur 5 nedan.



Figur 5. Befintliga byggnader och verksamheter inom det berörda området

Utbyggnaden är uppdelad i två etapper (Etapp 1 och Etapp 2), med möjlighet till ytterligare expansion (Etapp 3). Utbyggnadsetapperna är definierade enligt följande:

Etapp 1: Utbyggnad Viktoriahamnen, AWT 1 med tillhörande Coilshotell samt Ny Kaj öster om Uddebo Energihamn, Q4 2025

Under Etapp 1 behöver Luleå hamns logistiklokaler utökas för att hantera tillkommande godsflöden. Etapp 1 omfattar även en AWT med tillhörande coilshotell för hantering av väderkänsligt gods samt en ny kaj öster om Uddebo Energihamn. Logistikfastigheterna samt AWT och Coilshotell i Etapp 1 ska stå klart till det fjärde kvartalet 2025 och den nya kajen ska vara färdigställd under 2026. För att klara av volymerna förutsätts att hamnverksamhet behöver kunna utföras dygnet runt. Etapp 1 omfattar följande:

- AWT 1 med tillhörande coilshotell:
 - en AWT (AWT 1) med ett fartygsläge för fartygsstorlekar upp till Handy Size (25 000 ton). AWT:n ska kunna hantera lastning och lossning av coils med en maxvikt om 40 ton. Verksamheten ska klara av arktiskt klimat och behöver ha ett system som hindrar isbildning inne i och i anslutning till AWT:n,
 - ett coilshotell med en total lagringskapacitet på 150 000 ton. Coilshotellet ska ligga i direkt anslutning till AWT 1 för att möjliggöra väderskyddad transport mellan coilshotell och AWT. Coilshotellet ska anslutas till järnvägsnätet och lossning från tåg ska ske inne i coilshotellet. Coilshotellet ska kunna hållas tempererat med kontrollerad fuktighet,
 - nödvändig logistikrustning för lossning (från tåg), lagring och lastning (till fartyg) av coils samt anslutning till framtida kunders logistik och affärssystem. Automatiserad materialhantering eftersträvas i största möjliga utsträckning mellan tåglossning, lagerhantering och utlastning till fartyg,
 - infrastruktur för fartygsförsörjning av landström och färskvatten samt
 - kontrollrum.
- Lager med tillhörande tekniska anläggningar för att hantera följande volymer:
 - Skrotgård för upp till 100 000 ton skrot av 10 olika skrottyper som ska kunna hållas separerade. Hanteringen förväntas klara bullerkrav. I anslutning till anläggningen ska det finnas en våg med kopplad radioaktivitetsdetektor,
 - upp till 35 000 ton HBI,
 - upp till 20 000 ton slagg,

- upplag för upp till 100 000 ton pellets, samt
- två silos för bulk på 19 000 respektive 31 000 ton.
- Nödvändig logistikutrustning för lastning/lossning från järnväg samt lastbil, lagerhantering samt lastning/lossning från fartyg. Logistikutrustningen ska kunna hantera vägning, materialkontroller, radioaktivitetskontroll samt lagersystem.
- Nödvändig el-, VA- och it-infrastruktur som krävs för att bedriva verksamheten och integrera mot Bolagets befintliga system samt
- Personalbyggnad och andra för verksamheten nödvändiga byggnader.
- Ny kaj öster om Uddebo Energihamn (färdigställd under 2026):
 - En ny kaj med ett fartygsläge för fartygsstorlekar upp till Coaster klass (15 000 DWT). Kajen ska i huvudsak hantera bulkprodukter där viss lossning behöver ske väderskyddat. Anläggandet av den nya kajen kräver muddring av ca 20 000 m² bottenyta,
 - kajen ska utrustas med en kran som kan hantera hela fartygets lastning/lossning utan att fartyget behöver flyttas samt inrymma lastningsstation/lossningsstation (transportband samt mobila fickor). Kajen ska kunna hantera självlossande fartyg och ha en tillträdesväg för kran och övrig tung trafik, samt
 - nödvändig el-, VA- och it-infrastruktur som krävs för att hantera och supportera angörande fartyg. Inklusive fartygsförsörjning av landström och färskvatten



Figur 6. Föreslagen layout för Luleå Hamn efter Etapp 1

Etapp 2: AWT 2 samt ytterligare utveckling, 2027

Under 2027 beräknas ytterligare volymer tillkomma, vilket kräver ytterligare utökning av hamnverksamheten. Etapp 2 ska stå klart för att hantera gods 2027 och omfattar följande:

- AWT 2 och tältlager:
 - En AWT (AWT 2) med ett fartygsläge för fartygsstorlekar upp till Handy Size (25 000 ton). AWT:n ska kunna hantera coils med en maxvikt på 40 ton och innefatta nödvändig logistikutrustning för lossning och lastning av coils till och från fartyg. Verksamheten ska klara av arktiskt klimat och behöver ha ett system som hindrar isbildning inne i och i anslutning till AWT:n. AWT:n ska vara utrustad med nödvändig logistikutrustning för lastning och lossning av coils från och till fartyg, tåg och gummihjulstransporter.
 - interimt tältlager med lagringskapacitet upp till 70 000 ton för tillfällig hantering av coils. Detta lager ska inkludera nödvändig logistikutrustning för inomhuslastning av coils till tåg samt gummihjulstransport av coils mellan tältlager och AWT, samt
 - kontrollrum och system med anslutning till framtida kunders logistik och affärssystem samt

- infrastruktur för fartygsservice av landström och färskvatten
- Nödvändig tillkommande logistikutrustning för lastning/lossning från järnväg, lagerhantering samt lastning/lossning från fartyg. Logistikutrustningen ska kunna hantera vägning, materialkontroller, radioaktivitetskontroll samt lagersystem.
- Nödvändig el-, VA- och it-infrastruktur som krävs för att bedriva verksamheten och integrera mot Bolagets befintliga system.



Figur 7. Föreslagen layout för Luleå Hamn efter Etapp 2

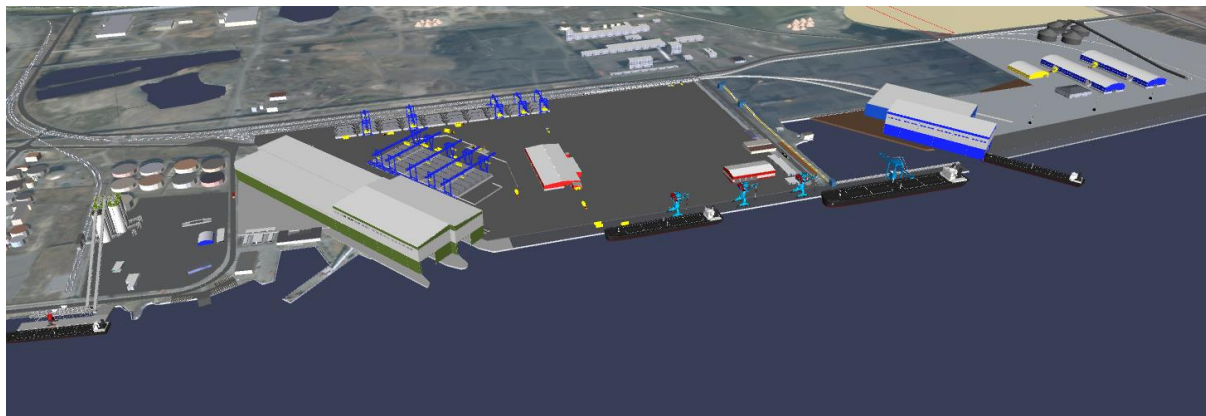
Möjlig ytterligare expansion, Etapp 3: Utbyggnad samt Utbyggnad AWT 1, 2030

Eftersom stora delar av logistiklokalerna är placerade på projektets utfyllnadsmassor vid Skvampens djuphamn uppskattas att det tillkommer ytterligare godsflöden under 2030. Det finns dock fortsatt stora osäkerheter för behovet och Etapp 3 är beroende av färdigställandet av projekt Malmöporten. Sammanvägt medför detta att Etapp 3 inte inkluderas i dagsläget, utan ligger som möjlig ytterligare expansion i denna RFI. Respondenterna bör dock i sina svar ta Etapp 3 i beaktande och kan inkludera förslag även för denna etapp.

Om Etapp 3 beslutas ska den stå klar år 2030 och omfatta följande utbyggnader:

- utbyggnad av AWT 1 med ett ytterligare fartygsläge för fartygstypen Handy size upp till 25 000 ton och 25 000 ton utökad tåglossnings och fartygslastningskapacitet. En RoRo-ramp ska etableras i AWT:n för att möjliggöra RoRo-hantering,
- utökat lager för coils med en automatiserad lagringskapacitet på upp till 100 000 ton i direkt anslutning till coilshotell (se Etapp 1),
- expansion av skrotgård (se Etapp 1) från 100 000 ton till 200 000 ton skrot,
- utökning av slagglager (se Etapp 1) från 20 till 30 000 ton,
- silos för upp till 200 000 ton pellets vid Skvampens djuphamn,
- lagerhall för torrlagring upp till 10 000 ton vid Skvampens djuphamn,
- avveckling av HBI-lager (se Etapp 1),
- permanent lager i anslutning till AWT 2 med lagringskapacitet upp till 70 000 ton för hantering av coils. Detta lager ska inkludera nödvändig logistikutrustning för inomhuslastning av coils till tåg samt gummihjulstransport av coils mellan tållager och AWT,
- nödvändig tillkommande logistikutrustning för lastning/lossning från järnväg, lagerhantering samt lastning/lossning från fartyg. Logistikutrustningen ska kunna hantera vägning, materialkontroller, radioaktivitetskontroll samt lagersystem samt

- nödvändig el-, VA- och it-infrastruktur som krävs för att bedriva verksamheten och integrera mot hamnens befintliga system.



Figur 8. Föreslagen layout för Luleå Hamn efter Etapp 3

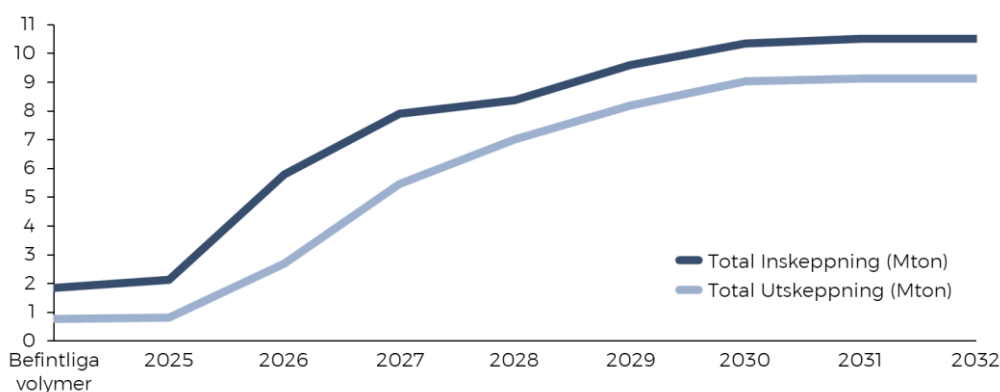
Förutsättningar

Den existerande hamnverksamheten ska kunna fortlöpa utan betydande påverkan under byggtiden och nuvarande och tillkommande godsflöden (se godsvolymer och flöden) på Luleå Malmgård ska kunna fortlöpa utan väsentliga störningar. Det gäller för samtliga etapper av utbyggnaden.

Luleå hamns erkänt strategiska vikt som en utpekad CORE-hamn i det transeuropeiska transportnätet medför att det kan finnas möjligheter till delfinansiering genom EU-bidrag. För närvarande pågår en utredning för att utröna möjligheten till sådant bidrag.

Godsvolymer och flöden

I följande avsnitt presenteras de godsvolymer och flöden som omfattas av den verksamhet som är föremål för denna RFI. De volymer som presenteras utgår från Bolagets för närvarande bästa uppskattning och kännedom. Godsvolymer presenteras per år som årstonnage inskeppning respektive årstonnage utskeppning för att återge en så tydlig bild som möjligt av vilka volymer som ska hanteras och när i tid som volymerna tillkommer. De totala volymerna för den verksamhet som är föremål för denna RFI presenteras nedan i Figur 7, följt av en nedbrytning per godskategori.



Figur 9. Totala volymer inskeppning respektive utskeppning

Årstonnage – Inskeppning (kton)				
Godskategori	Befintliga volymer	2025 - 2027	2027 - 2030	2030 ->
Coils		0	50	100

Skrot		0 – 1 500	3 000 – 5 500	5 500 – 6 000
Bulk	1 900	1 500 – 5 000	4 000 – 5 500	4 500 – 5 500
Total inskeppning	1 900	2 000 – 6 000	7 500 – 10 000	10 000 – 11 000

Årstonnage – Utskeppning (kton)				
Godskategori	Befintliga volymer	2025 - 2027	2027 - 2030	2030 ->
Coils		0 – 1 500	3 000 – 6 500	7 000 – 7 500
Bulk	500	400 – 1 500	1 500 – 2 500	1 500 – 2 000
Stålämnen	200	200	70	0
Total utskeppning	700	500 – 3 000	4 500 – 9 000	8 500 – 9 500

Respektive godskategori utgörs av följande produkter:

- Coils – inkluderar alla typer av coils
- Skrot – inkluderar alla typer av skrot
- Bulkgoods - bentonit, dolomit/kaliumsulfat, kaliumsalter, kalkprodukter, pellets, legering, cement, kol, injektionskol, koks, koksgrus, slagg, LD slagg, hyttsten, HBI, gödsel
- Stålämnen - stålämnen och tackjärn

Flödena för godset i hamnen utgår från föreslagna hamnlägen enligt tabellerna nedan. I de fall kajläge lämnats tomt beror detta på att produkttypen antingen avvecklats eller flyttats till ett kajläge utanför berört område. Kajläget Uddebo i tabellerna nedan avser den silopark som planeras inom berört område mellan Victoriahamnen och Uddebo Energihamn.

Kajlägen inskeppning:

Produkt	Kajläge 2025 - 2030	Kajläge 2030 ->
Bentonit	Victoria	
Coils	AWT	AWT
Dolomit/Kalciumsulfat	Victoria	Skvampen
HBI/Pig iron	Victoria	Victoria
Injektionskol	Uddebo	Uddebo
Kaliumsulfat	Victoria	Skvampen
Kalk	Victoria/Uddebo	Uddebo
Kol	Kolpiren	
Kol behov	Kolpiren	Kolpiren
Legering	Victoria	Victoria
Pellets	Victoria	Skvampen
Skrot	Victoria	Victoria/Skvampen

Kajlägen utskeppning:

Produkt	Kajläge 2025 - 2030	Kajläge 2030 ->
Coils	AWT/Tåg/Gummihjul	AWT/Tåg/Gummihjul
Gödsel	Victoria	Skvampen
HBI	Victoria	Victoria
Hyttsten	Victoria	
Koks	Victoria	

Koksgrus	Victoria	
Slagg	Victoria	Victoria
Stålämnen (Nöd)	Victoria	
Tackjärn	Victoria	
Tjära	Victoria	

Uppskattade kostnader

I detta avsnitt presenteras totala uppskattade investeringskostnader samt driftskostnader för respektive etapp av utbyggnaden. Siffrorna utgår från Bolagets för närvarande bästa uppskattning och kännedom, utifrån i respektive etapp ingående materialflöden, byggnader och verksamheter. Kostnaderna anges som miljoner SEK i 2023 års prisnivå.

Kostnader (MSEK)	Ettapp 1 (2025)	Ettapp 2 (2027)	Ettapp 3 (2030)
Investeringskostnader (CAPEX)	2 500 (± 500)	1 500 (± 500)	2 500 (± 500)
Driftskostnader (OPEX)	200 (± 50)	250 (± 50)	450 (± 100)

Affärsmodell

Bolaget förväntar sig en affärsmodell där operatören av verksamheten, genom en koncession eller liknande, får rätt att ta ut avgifter från kunder för hantering och lagring av det gods som passerar genom det område som är föremål för denna RFI. De intäkter som genereras härigenom förväntas täcka investeringskostnaden samt verksamhetens löpande kostnader över tid. Respondenterna får i sina RFI-svar gärna föreslå affärsmodell/er som de anser lämpliga. Bolaget emotser även förslag på lämpliga affärsmodeller som kan inkludera verksamheten i RFI 2. Respondenters förslag på affärsmodell/er kommer att tas i beaktande men kan komma att ändras i ett senare skede.

Exempel på avgifter som skulle kunna tas ut är:

- avgift för lossning och lastning av gods,
- lageravgift,
- avgift för båtmän anlop/avgång,
- liggetidsavgift, samt
- avgift för landström och färskvatten

RFI Beskrivning

För att förbereda projektet inför en eventuellt kommande upphandling hämtar Bolaget in marknadens syn på hur Nya Luleå Hamn kan uppföras, finansieras och driftas. Bolaget är av uppfattningen att ett sådant projekt kan innefatta olika modeller. Dessa kan vara alltifrån en modell som omfattar hela eller delar av denna RFI till en större struktur som omfattar såväl RFI 2 som denna RFI, eller en ännu större eller mindre struktur. Tanken från Bolagets sida är att affärsmodellen skulle kunna vara uppbyggt enligt en DBFOM-modell (design-build-finance-operate-maintain) eller liknande modell för finansiering, genomförande, drift och underhåll.

Bolaget accepterar att respondenter lämnar svar enligt olika omfattningar beroende på aktörens kompetens och intresse. Bolaget är, som nämnts ovan, positiv till en affärsmodell som omfattar såväl RFI 1 som RFI 2, varför svar som omfattar hela eller delar av den totala omfattningen i de båda RFI:erna accepteras och emotses. Bolaget ser att ett framtida projektgenomförande kan inkludera flera aktörer och erbjuder därför även möjligheten för respondenter att lämna gemensamma svar.

Det Bolaget önskar information om är exempelvis:

- hamnutbyggnadens utformning och design,
- möjliga projektgenomföranden och hanteringar,
- förslag till affärsmodell/er och konsekvenser av olika vägval för verksamheten i denna RFI, samt möjlig kombination med verksamheten i RFI 2,
- riskfördelning och konsekvenser av olika vägval,
- finansieringsupplägg och konsekvenser av olika vägval, samt
- rekommendationer om kravställning, process, utvärderingsmodeller, avtalsvillkor och liknande till upphandlingen.

Utöver projektspecifik information önskar Bolaget att respondenten i sitt RFI-svar även inkluderar:

- generella företagsbeskrivningar,
- relevant kunskap inom de områden som omfattas (ex. finansiering, konstruktion, entreprenad, drift), samt
- relevanta erfarenheter från liknande projekt och projektupplägg. Bolaget emotser även erfarenheter från liknande uppdrag där hantering av säkerhetsskyddade objekt har ingått.

Administrativ information

Efter publicering av denna RFI kommer en marknadsdag att hållas där RFI:n presenteras för intresserade företag som i sin tur ges möjlighet att ställa frågor. Marknadsdagen hålls den 22 mars 2023 i Luleå, med en välkomstmiddag den 21 mars 2023. Ytterligare information samt agenda skickas ut den 14 mars 2023 till de som anmält intresse av att delta. Anmälan till marknadsdagen skickas till rfi@portlulea.com senast den 28 februari 2023.

Frågor kopplade till RFI:n ställs via portalen Kommersannons senast den 4 april 2023.

Respondenternas skriftliga svar på denna RFI skickas till rfi@portlulea.com senast den 14 april 2023. Svaren ska vara skrivna på svenska eller engelska och inlämnas i digitalt format, företrädesvis i Word, PowerPoint eller PDF.

Intresserade företag kan ges möjlighet att presentera och diskutera sina förslag samt vara en del av det fortsatta arbetet med att realisera utvecklingen av Nya Luleå Hamn. Mer information kommer att ges under marknadsdagen den 22 mars 2023.

Efter genomförd RFI kommer den information som Bolaget samlat in under processen bidra till ett underlag för en eventuell upphandling under 2023.

Övergripande tidplan

Aktivitet	Datum
Publicering av RFI	2023-02-13
Deadline anmälan till marknadsdag	2023-02-28
Marknadsdag	2023-03-22
Deadline för frågor	2023-04-04
Deadline för svar	2023-04-14
Företagspresentationer	Start vecka 18 i Stockholm

Hantering av svar

Inkomna svar kan användas för:

- att visa på intresset för implementering och uppförande av Nya Luleå Hamn,
- att visa på alternativa finansierings- och implementeringsmodeller, samt
- formulering av underlag inför en eventuell upphandling.

Inkomna svar, eller delar av inkomna svar, kan användas i offentliga sammanhang i anslutning till arbetet med Nya Luleå Hamn.

Sekretess

Bolaget är ett kommunalägt bolag som lyder under den svenska offentlighetsprincipen. Detta medför att sekretess inte kan garanteras men kommer att övervägas för varje enskilt fall. Det finns möjlighet att begära sekretess för uppgifter om särskilda affärs- eller driftförhållanden om offentliggörande av dessa uppgifter anses vara skadliga för respondenten.

Ytterligare information

Ytterligare information om utvecklingen i Luleå hamn och dess närområde:

- <https://portlulea.com/en>
- <https://malmporten.se/en>
- <https://www.luleaindustripark.se/en/home/>