

## **Request for information – Järnvägsutbyggnad i Nya Luleå Hamn**

*Finansiering, utformning och genomförande av utvecklingen av järnvägsanläggningen i Luleå hamn*

## 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 den järnvägsutbyggnad som krävs för att hantera den utökade hamnverksamheten i Luleå hamn 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 se 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 som 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 Viktoriahamnen, inklusive upprättande av nya lager för bulkvaror, silos, allvädersterminaler (AWT) och lagring av coils (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, järnmalmspellet, 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 2) komplettera befintligt utredningsunderlag med fördjupad kunskap om järnvägsutbyggnad. 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 Luleå hamns järnvägsanläggning och den andra RFI:n (RFI 1) berör hantering, utbyggnad och anpassning av logistikverksamheten i hamnen. Marknaden tillfrågas nu att inkomma med förslag på genomförandelösningar och finansieringsmodeller. Syftet med informationsinhämtningen är att från den privata marknaden samlas 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.



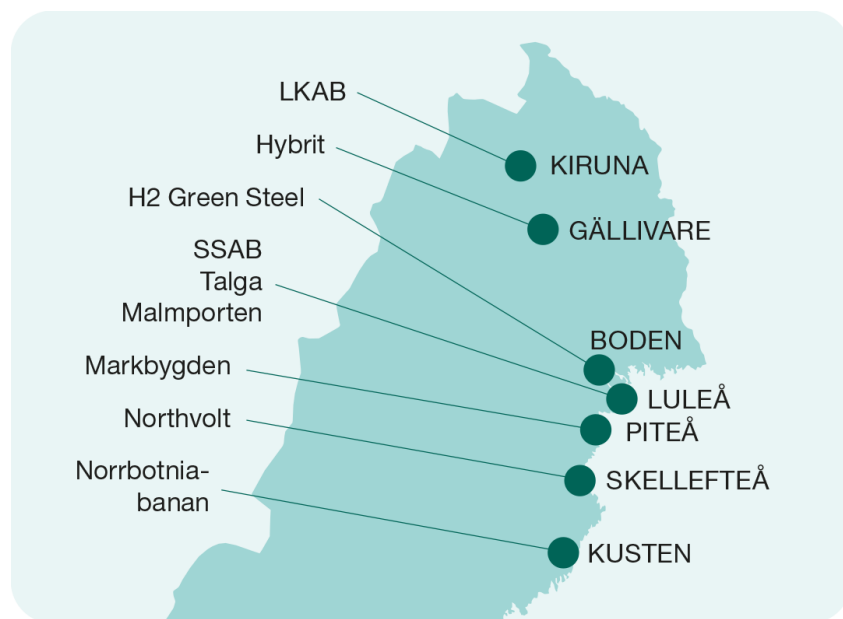
Anders Dahl, VD Luleå Hamn AB

# Request for information – Järnvägsutbyggnad i Nya Luleå Hamn

*Finansiering, utformning och genomförande av utvecklingen av järnvägsanläggningen i Luleå hamn*

## 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 1100 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)

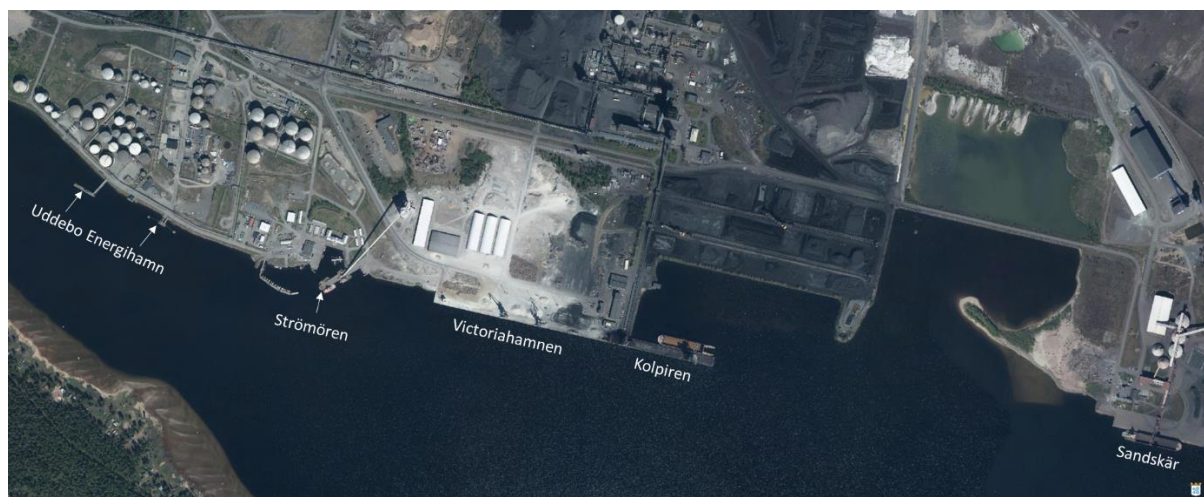
Luleå kommun är en centralort i Region Norrbotten med cirka 80 000 invånare, som har goda förutsättningar att bli centrum för den gröna omställningen i Europa. Utöver den goda tillgången på hållbar energi finns ett av Sveriges ledande tekniska universitet, en internationell flygplats, en av Sveriges 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 Malmbanan, 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 knyts 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 piren (Google, 2023)

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. På 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 järnmalmprodukter. Den årliga godsmängden är ca 5 miljoner ton. Kajen hanterar idag endast utgående gods.

### **Nya Luleå Hamn**

Hamnens lokalisering och infrastrukturanslutningar 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 2200 och 2500 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. stålskrot, 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, AWT:er.

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 klart 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 genomföra och finansiera Nya Luleå Hamn. Bolaget önskar således att marknaden illustrerar vilka alternativ som finns tillgängliga för att designa, bygga, finansiera, drifva 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 Luleå Hamns järnvägsanläggning och RFI 1 berör hantering, utbyggnad och anpassning av logistikverksamheten i hamnen.

## **Projektbeskrivning**

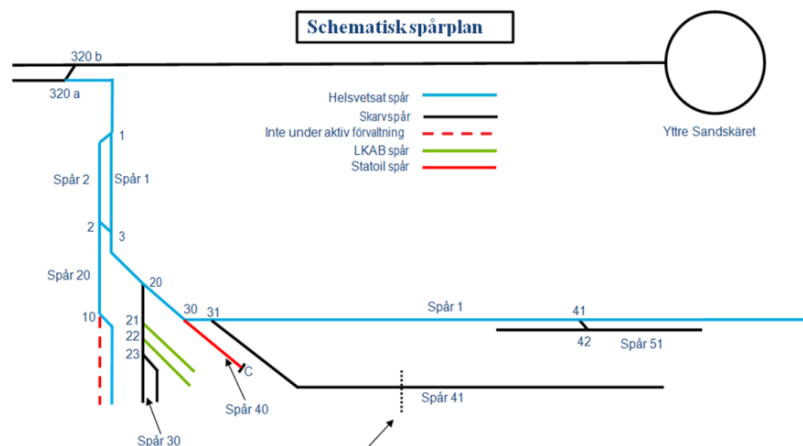
Utifrån dialoger med befintlig industri i och omkring Luleå, tillsammans med de nya industrietableringar som annonserats i området, prognostiseras godsmängden som ska hanteras över Luleå hamn öka från dagens drygt 8 miljoner ton per år till 30 miljoner ton per år 2030. Ökningen härleds till såväl en 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 så som farleder, kajer, järnvägar och vägar, till utbyggnad av logistiklokaler och utrustning för hantering av gods. Eftersom vissa godstyper är väderkänsliga krävs även AWT:er som medger väderskyddad omlastning från järnväg till fartyg.

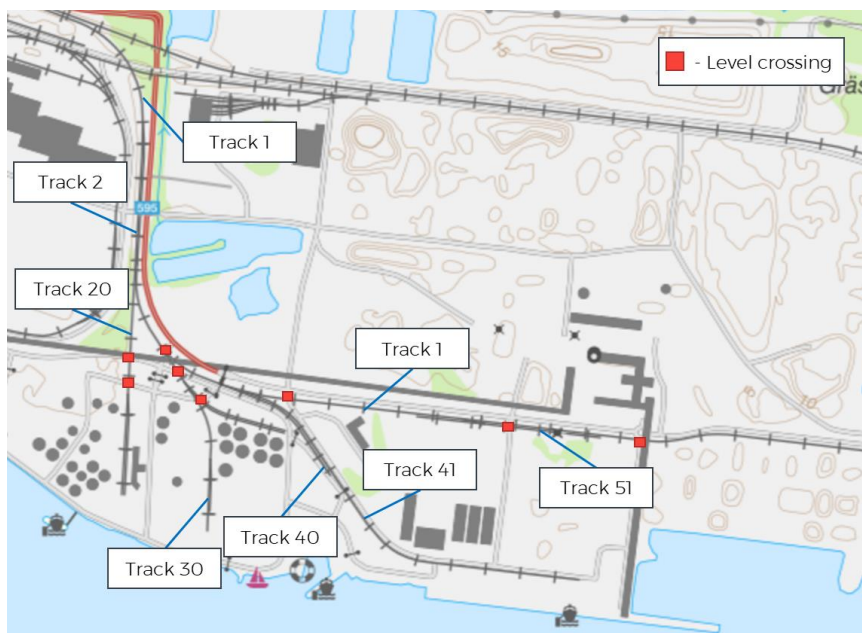
Denna RFI inkluderar de omfattande åtgärder som krävs för att anpassa Luleå hamns järnvägsanläggning efter de nya behoven. Åtgärderna avser nya järnvägsspår, en ny järnvägsterminal samt utökad drift. Utöver utbyggnaden av järnvägsspåren inkluderar denna RFI även övertagande av drift samt upprustning av Luleå hamns befintliga anläggning.

### **Beskrivning av befintlig järnvägsanläggning**

Den befintliga järnvägsanläggningen i Luleå hamn ägs och förvaltas av Bolaget. Järnvägsanläggningen omfattar ca 6 500 m spår, 13 växlar och tillåter trafik med maximalt 30 tons axeltryck. Järnvägsanläggningen är idag oelektrifierad, men kontaktledningen från Trafikverket har en avslutning som ligger en bit in på Luleå hamns spår. Anläggningen berörs av 8 plankorsningar och ansluter till anslutande järnvägsanläggningar vid följande punkter: Trafikverket vid Luleå Malmbangård via växel 320a, Circle K vid växel 30 samt LKAB vid växel 21 och 22. Nedan presenteras den befintliga anläggningen schematiskt i Figur 4 och översiktligt i Figur 5.



Figur 4. Schematisk spårplan - befintlig järnvägsanläggning



Figur 5. Översikt - befintlig järnvägsanläggning

Ändamålet för Luleå hamns järnvägsanläggning är transporter av gods samt viss uppställning av spårfordon. Anläggningen är öppen för järnvägsföretag med trafikeringsrätt och regleras av trafikeringsavtal med Bolaget. Trafikledning sker via Trafikverkets trafikledning i Luleå. Idag hanterar järnvägen cirka 300 000 ton gods årligen, bestående av primärt kol, kalk och energiprodukter. Volymerna motsvarar två till tre tåg per dygn.

## Utbyggnad av järnvägsanläggningen

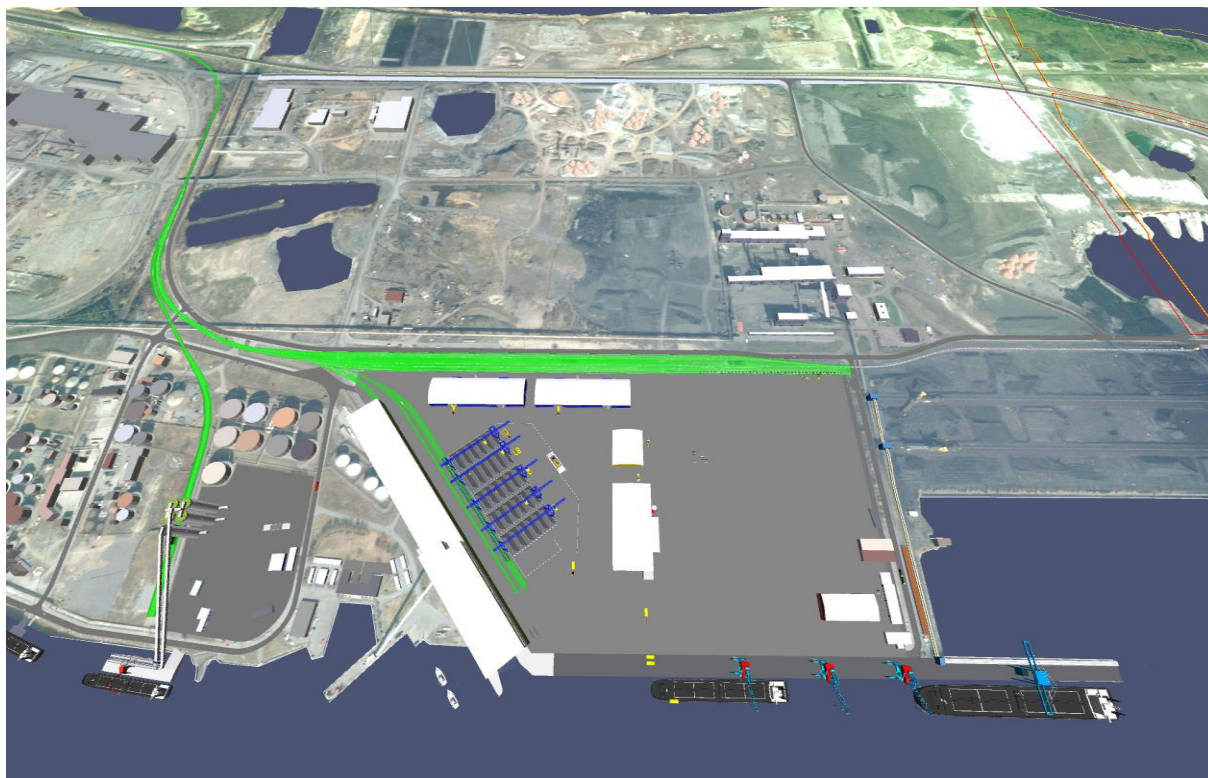
Utbyggnad av järnvägsanläggningen är uppdelad i två etapper, med färdigställdedatum från andra halvåret 2025 till 2028 för Etapp 1 respektive 2030 för Etapp 2. Åtgärderna omfattar både upprustning och utbyggnad av den befintliga anläggningen. Etapperna presenteras var för sig nedan.

### Etapp 1, Q4 2025 till 2028:

Under Etapp 1 behöver järnvägen anpassas för att kunna hantera nya och utökade volymer av existerande godstyper. Etapp 1 innebär både upprustning av den befintliga anläggningen och tillkommande infrastruktur,

så som en ny järnvägsterminal och nya anslutningsväxlar. Åtgärderna genomförs inom ramen för befintlig kommunal mark, där åtgärderna överensstämmer eller endast utgör smärre avvikelser mot nuvarande detaljplaner. För att bedriva verksamheten i Etapp 1 beräknas operatören behöva ha ett växlingslok/draglok.

För att möjliggöra att befintlig järnvägstrafik ska kunna fortlöpa och att förberedande åtgärder ska hinna klaras av kommer Etapp 1 att genomföras som en stegvis utbyggnad. De för den förväntade trafikökningen högprioriterade delarna av spåranläggningen ska stå klar till andra halvåret 2025, medan resterande delar av Etapp 1 kompletteras fram till 2028. Översiktligt presenteras Etapp 1 nedan i Figur 6 följt av en beskrivning av högprioriterade åtgärder (färdigställda andra halvåret 2025) respektive prioriterade åtgärder (färdigställda 2026–2028) samt en specifikation över utbyggnads- och upprustningsåtgärder.



Figur 6. Översikt över järnvägsutbyggnaden efter Etapp 1

Högprioriterade åtgärder som behöver vara klara andra halvåret 2025:

- järnvägsterminal - fyra nya spår samt upprustning av befintligt spår "Spår 1",
- anslutning mot Trafikverkets anläggning – ett nytt spår samt upprustning av befintligt spår "Spår 1",
- anslutning till AWT – nytt spår med växelanslutningar,
- anslutning till skrotgård – två nya spår,
- anslutning Uddebo – två nya spår med växelanslutningar samt upprustning av befintligt spår "Spår 30",
- avveckling av nuvarande spår 40 och 41 samt
- planmässigt förberedande för en potentiell framtida utbyggnad.

Prioriterade åtgärder som behöver vara klara inom perioden 2026-2028:

- järnvägsterminal – ytterligare två nya spår,



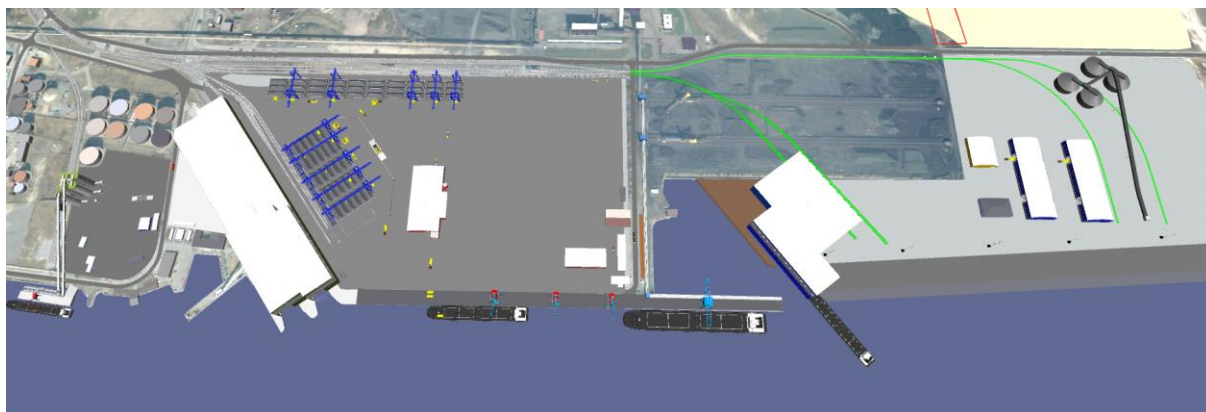
- elektrifiering samt
- signalsystem.

I tabellerna nedan följer en specifikation över de åtgärder som omfattas av Etapp 1. Specifikationen utgår från nuvarande uppskattningar och viss avvikelse kan ske.

<b>Specifikation – Utbyggnads- och upprustningsåtgärder, Etapp 1:</b>	
Nya spår inklusive grund/markförstärkningsåtgärder	6 300 m
Kontaktledningar (elektrifiering), nya spår	3 800 m
Nya växlar	28 st
Signal (lokal manövrering av växlar)	27 st
Styrssystem - anslutning till Trafikverkets spår	1 st
Renovering eller utbyte av befintliga spår inklusive grund/markförstärkningsåtgärder	4 500 m

### **Etapp 2, 2030**

Etapp 2 ska stå klar 2030 och innefattar ytterligare utbyggnad av järnvägsanläggningen öster ut mot Skvampens Djuphamn. Utbyggnaden består av ett nytt spår till djuphamnen samt ett spår som ansluter till den östliga AWT:n. Etappen planeras anläggas dels på mark som idag ägs av en annan part än Luleå hamn, dels på mark som anläggs inom ramen för projekt Malmporten. Således har Etapp 2 ett beroende till att befintlig markägare accepterar etableringen och att tidplanen för projekt Malmporten hålls. Utbyggnaden kommer även att kräva nya detaljplaner och eventuellt nya miljötillstånd. Översiktligt presenteras Etapp 2 nedan i Figur 7 följt av en specifikation av den utbyggnad som etappen innefattar.



Figur 7. Översikt över järnvägsutbyggnaden efter Etapp 2

<b>Specifikation – Utbyggnads- och upprustningsåtgärder, Etapp 1:</b>	
Nya spår inklusive grund/markförstärkningsåtgärder	3 700 m
Kontaktledningar (elektrifiering), nya spår	3 700 m
Nya växlar	9 st
Signal (lokal manövrering av växlar) – Komplettering	9 st

### **Förutsättningar**

Den existerande hamnverksamheten samt projekt Malmporten 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 både för utbyggnaden i Etapp 1 och 2.

Eftersom järnvägsanläggningen har gränssytor mot Trafikverkets järnvägsterminal vid Luleå Malmbangård, krävs att anläggningen styrs med ett signalsystem som överensstämmer med Trafikverkets standarder. Tågsätt med tre olika vagn typer förväntas trafikera anläggningen: en för skrot, en för coils, och en för övriga varor (primärt sidotippad järnvägsvagn).

Inkommande och avgående tåg kommer att vara längre än vad som kan hanteras på lastnings-/lossningsspåren i AWT:n och vid skrothantering. Därför krävs växlingsrörelser där inkommande tågsätt separeras i två sätt och avgående tågsätt kopplas samman. Stora delar av dessa rörelser väntas kunna utföras samtidigt som lastning/lossning pågår för respektive godsslag. De ankommande och avgående tågsätten har en maximal längd på 750 m och ett maximalt axeltryck på 32,5 ton vilket är dimensionerande för anläggningen.

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 för avgående respektive ankommande gods som transporteras på berörd järnväg. Vidare presenteras en sammanställning över antalet tågrörelser per dygn för att återge en så tydlig bild som möjligt av vilka volymer och flöden som ska hanteras och när i tid som flödena tillkommer.

Årstonnage (kton)	Befintliga volymer	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Årstonnage avgående gods	300	500	4 000	5 000	6 000	7 500	8 000	8 000	8 000
Årstonnage ankommande gods	0	200	2 000	3 000	3 000	4 000	5 000	5 000	5 000
<b>Totalt årstonnage</b>	<b>300</b>	<b>700</b>	<b>6 000</b>	<b>8 000</b>	<b>9 000</b>	<b>11 500</b>	<b>13 000</b>	<b>13 000</b>	<b>13 000</b>

Tågrörelser per dygn	Befintliga volymer	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Antal lastade avgående tåg/dygn	2	4	6-7	6-7	7-8	8	7-9	7-9	7-9
Antal ankommande tåg för lossning/dygn	0	1-2	2-3	3-4	3-4	4-5	3-4	3-4	3-4
<b>Totalt antal tågrörelser/dygn</b>	<b>2</b>	<b>5-6</b>	<b>8-10</b>	<b>9-11</b>	<b>10-12</b>	<b>12-13</b>	<b>10-13</b>	<b>10-13</b>	<b>10-13</b>

## Uppskattade kostnader

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

Kostnader (MSEK)	Etapp 1 (2025 - 2028)	Etapp 2 (2030)
Investeringskostnader (CAPEX)	1 250 (± 250)	750 (± 250)
Driftkostnader (OPEX)	40 (± 5)	45 (± 5)

## Affärsmodell

Bolaget förväntar sig en affärsmodell där operatören av verksamheten får rätt att ta ut avgifter från kunder för brukandet av järnvägsanläggningen. 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 1. Respondenters förslag på affärsmodell/er kommer att tas i beaktande men affärsmodellen kan komma att ändras i ett senare skede.

Exempel på avgifter som skulle kunna tas ut är exempelvis:

- spåravgift,
- växlingsavgift samt
- uppställningsavgift.

## **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 drifas. 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 1 som denna RFI, eller en ännu större eller mindre struktur.

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:

- järnvägsutbyggnadens 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 1,
- 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, underhåll), 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 23 mars 2023 i Luleå, med en välkomstmiddag den 22 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](mailto:rfi@portlulea.com) senast den 28 februari 2023.

Frågor kopplade till RFI:n ställs via portalen Kommersannons senast den 4:e 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 23 mars 2023.

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

### **Övergripande tidplan**

<b>Aktivitet</b>	<b>Datum</b>
Publicering av RFI	2023-02-13
Deadline anmälan till marknadsdag	2023-02-28
Marknadsdag	2023-03-23
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 järnvägsanläggningen i 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/>