

NORRBOTNIABANAN, ÖSTLIG INFART LULEÅ

Motivering bortval ”Ny farled via Tjuvholmssundet”

2021-03-09

En ny farled via Tjuvholmssundet har diskuterats som ett alternativ som kompensationsåtgärd, för de vändytor i den inre delen av Luleå hamnområde i Gråsjöfjärden, vilka skulle blockeras (inte vara åtkomliga) om en fast bro byggs för Norrbotniabanan via Hamnholmen (östlig infart till Luleå). Alternativet med farled via Tjuvholmssundet skulle medföra en genomgående trafiklösning för all trafik till Luleå hamn och skulle kunna innebära en fördel för sjötrafiken, dels eftersom den möjliggör en rundslinga av farleden in och ut ur Luleå hamn, dels eftersom lösningen skapar redundans.



Figur 1. Alternativ ny farled Tjuvholmssundet

Germandöfjärden och Tjuvholmssundet har tidigare använts som farled till Luleå hamn, men 1998 upphörde farleden att vara en av yrkessjöfartens infart till Luleå. Farleden uppfyller inte de krav som ställs nu och i framtiden. När Tjuvholmssundet användes reguljärt så trafikerades Luleå hamn av mindre fartyg. De fartyg som används idag och i framtiden (när projekt Malmporten är genomfört) kräver större djupgående och en bredare farled, jämfört med vad farleden via Tjuvholmssundet är dimensionerad för. Att anpassa farleden till de moderna kraven, som en kompensationsåtgärd för Norrbotniabanan, skulle kräva mycket omfattande åtgärder.

Alternativet med en ny farled via Tjuvholmssundet bedöms ej som realistiskt baserat på nedanstående punkter:

- Både farledsdjup och farledsbredd måste utökas kraftigt vid Tjuvholmssundet samt längre ut mellan Germandön och Junkön, betydligt mer än det som redovisades vid Norrbotniabanegruppens workshop i november 2020 pga. behovet av bredare farled än vad som redovisades då i en översiktlig skiss, enligt information från Sjöfartsverket.
- Alternativet innebär utmaningar säkerhetsmässigt för sjötrafiken med skarpa "girar". Lösningen uppfyller inte sjöfartens säkerhetskrav, men kan möjligen komma att accepteras efter omfattande utredningar, men kommer i så fall att kräva säkerhetsåtgärder, t.ex. ytterligare säkerhetsmarginaler i farledsutformningen, tekniska skydd.
- Stor miljöpåverkan och påverkan för närboende:
 - Hantering av stora mängder land- och muddermassor.
 - Stor påverkan på Sandön, främst Tjuvholmen (bortgrävning av landmassor) och troligen även på "fastlandssidan" (Hamnholmen).
 - Förändrade vattenflöden för älven.
 - Höga värden identifierade i Tjuvholmssundet (Naturvård, Bottenfauna, Fiske m.m.), högre värden jämfört med stora delar av Luleå älvs huvudfåra.
 - Rennäringens intressen (öppen farled året runt försvårar åtkomst till riksintresse; Sandön och del av Junkön är vinterland).
- Omfattande muddringsåtgärder krävs även längre ut i farleden.
- Alternativet hindrar/försvårar utvecklingsmöjligheter av Sandön på sikt:
 - En farled året runt omöjliggör nuvarande lösning med isväg till Sandön.
 - Öppningsbar bro till Sandön (åtminstone gång- och cykel) har utretts av Luleå kommun, men inget ställningstagande till förslaget om bro har tagits.
- Farleden kommer i konflikt med flygets och försvarets intressen, då farleden korsar inflygningen till Luleå flygplats. Vid en trolig intressekonflikt så bedöms möjligheterna till en framgångsrik prövning som låg jämfört med försvarets & flygets gemensamma riksintresse, då det finns andra framkomliga alternativ för Norrbotniabanan (alt V), dvs. lösningen med ny farled via Tjuvholmssundet krävs inte för att Norrbotniabanans "ändamål" ska uppfyllas.
- Kostnaden för alternativet bedöms bli hög. Ingen detaljerad kostnadsanalys är gjord.

Sammantaget bedöms alternativet pga. av ovanstående argument inte vara en framkomlig lösning.