

Ishavsbanen

Finsk/Russisk sporvidde mellom Atlanterhavet og Stillehavet



Noen visjoner og tanker

Transportutvikling AS

Mars 2010



Introduksjon

"Jernbaner bygges med grunnlag i politisk vilje, og denne viljen stopper på landegrensen", mente en Sør Afrikansk jernbanemann.

"Building railways are based on political will, and the political will stops at the border."

South African Railway CEO

Om dette er riktig kan sikkert diskuteres, men det finnes i hvert fall ikke mange gode grensekryssende jernbaneløsninger i Nordområdene.

Dette dokumentet omfatter ikke noen kommersiell eller faglig vurdering av en ny jernbaneforbindelse. Det har som målsetting å skape interesse og gi noen få visjoner knyttet til en mulig ny jernbaneløsning mellom Skibotn i Troms fylke og Finland (Ishavsbanen).

Forskjellige sporvidder er en komplikasjon når man skal gjennomføre grensekryssende jernbanetransport. Norge (og Sverige) har ikke den samme sporvidden som Finland og Russland. En forlengelse av en jernbane med finsk sporvidde inn til Skibotn vil gi helt nye muligheter for å effektivisere øst-vest jernbanetransporter i nord.

Bygging av slik infrastruktur koster, men det ligger mange muligheter i en slik bane, både mht til kommersiell transport og næringsutvikling.

Er Norge, Finland/EU villig til å dele på en jernbaneinvestering, vil en slik nyvinning på infrastrukturensiden være et godt bidrag til å materialisere både den norske nordområdesatsingen og visjonene i den mer internasjonalt rettede "Northern Dimension".

" Det koster det samme å bygge en jernbane fra Kolarit til Skibotn som et OL i Tromsø ville kostet. "

**Ordfører i Storfjord kommune
Hanne Braathen
(NRK 13.2.2009)**



Kan dette dokumentet være et bidrag til å skape interesse, diskusjon og at man ser nye muligheter, åpner det også for at prosessen med "Ishavsbanen" går videre.

Ishavsbanen på agendaen: Den Finske Utenriks-handelsminister, Paavo Väyrynen og Ordfører i Storfjord Kommune, Hanne Braathen møttes i Tromsø 10. april 2008.

Jernbaner i nordområdene

Jernbanestrukturane på Nordkalotten/Barentsregionen er enkle å få oversikt over, siden det er svært få dem.

Jernbaneforbindelsene mot øst er mangelfulle i Norge generelt, og spesielt i Nord-Norge. I Troms og Finnmark, finnes det verken nord-syd eller øst-vest forbindelser med jernbane.

Grensekryssende transporter begrenses både av manglende skinnegang, forskjellige sporvidder, signalsystem, strømforsyninger osv. Sporvidden i Norge og Sverige er lik (1435 m.m.) mens den finske sporvidden er ulik (1524 m.m.). Den russiske sporvidden er tilnærmet lik den finske og innebærer i operasjonell forstand ingen sporviddeforskjell.

I Nord-Norge (Nordland) finnes det kun en østvendt forbindelse fra Narvik. Jernbanen fra Narvik kan kun operere på samme sporvidde i Sverige og Norge, ikke i Finland og videre østover uten at det oppstår merkostnader.

En bane med finsk sporvidde fra Norge vil derfor åpne for en permanent forbindelse østover, uten kostnadsdrivende operative forskjeller. I prinsippet vil derfor banen fra Narvik og banen fra Skibotn kunne dekke to forskjellige markeder, med utgangspunkt i Nord-Norge.

Sporviddeforskjeller koster

De internasjonale jernbanene har forskjellig sporvidde. Dette hindrer effektiv grensekryssende transport.

Sporviddeforskjeller medfører bl.a.:

- Tidstap ved transport
- Betaling for å flytte gods fra et tog til et annet
- Økt risiko for skade

Dette problemet kan bare løses ved å:

- Omlaste fra et tog til et annet
- Bytte akslinger på vognene
- Investere i infrastruktur og vogner som kan benyttes på flere sporvidder
- Bygge nye jernbaner med samme sporvidde

De forskjellige nasjonale jernbanene er heller ikke like når det gjelder strømforsyning, signalsystemer m.v.

Slike forskjeller medfører også økte transportkostnader.



"Haparanda-Tornio is the only place where the Finnish and Swedish railway systems meet and because of the different systems the border is a significant obstacle and a technical transport bottleneck."

Joint Finnish-Swedish infrastructure

Report to the Governments
 By Banverket, Ratahallintokeskus,
 Merenkululaitos, Sjöfartsverket, Tiehallinto
 and Vägverket
 (May 1-2009)

Sporviddeforskjellen mellom Sverige og Finland er imidlertid permanent så lenge Finland ikke bygger svensk sporvidde eller Sverige bygger den finske. Dette vil neppe skje.

Bygger man en jernbane til Skibotn elimineres sporviddeforskjellen og den permanente driftskostnaden dette medfører. Ved å bygge en finsk jernbane til Skibotn reduseres også de nasjonale forskjeller som i dag finnes mht andre infrastrukturmessige problemer (signalsystemer, strømforsyning m.v.)

" Particularly as regards freight, an option is to extend the track until the nearest multimodal logistic centre in the neighbouring country. Such practice is already operational between e.g. Poland and Ukraine."

NETWORKS FOR PEACE AND DEVELOPMENT

Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions

Report from the High Level Group chaired by Loyola de Palacio (November 2005)

EU "anbefaler" sporforlengelse

EU's High Level Group vurderte i sin rapport "Networks for peace and development" EU's transportmessige tilknytninger mot sine naboland. En av de sentrale problemstillingene var sporviddeforskjeller mellom landene.

Gruppen så for seg at det i hovedsak bare var "three ways to address the problem of different gauges and other technical standards at borders.....": **1:** omlasting, **2:** sporviddevekslingssystemer **3:** forlenge sporene fra et land inn i et annet land.

Skal en slik forlengelse (3) være økonomisk effektiv bør den skje til et område hvor bl.a. forlengelsen bli kortest/rimeligst mulig.

Utvikling av jernbanen Kolari-Kemi

Jernbanen mellom Kolari og Kemi utvikles nå for å kunne transportere deler av de mulige malmbeforekomstene i Pajala/Kolari området. Banen vil imidlertid fortsatt være å betrakte som en sidebane i Nord Finland uten tilknytninger til Atlanterhavet. En forlengelse av denne banen mot Skibotn vil i betydelig grad endre banens markedsgrunnlag og utviklingspotensial, da en bl.a. åpner for transport i begge retninger, og med tilknytning til sjøtransport.

Uten at det bygges en bane mot Skibotn, vil Finlands overlandforbindelse med bane til Atlanterhavet alltid måtte skje via to sporvidder til Narvik eller via en svært komplisert rute mot Russland og Murmansk.

Tekniske SWECO

Ingeniørselskapet SWECO utarbeidet medio 2009 en teknisk vurdering som bl.a. skisserte mulige traseer i Norge og Finland. Vurderingen viste at det er teknisk fullt mulig å bygge en slik jernbaneløsning.

"Dette studiet har vist at det er mulig å bygge en jernbane mellom Kolari og Skibotn. Banen får en lengde på 266 km på finsk side og 46 km på norsk side."

Ishavsbanen - SWECO rapport
(10.6.2009)

Skibotn i Storfjord kommune

Trafikknutepunktet Skibotn ligger i Storfjord kommune i Troms fylke. Troms Fylke er en del av Barentsregionen som grenser både mot Sverige og Finland. Skibotn ligger ca. 4 mil fra den finske grensen langs en av Barentsregionens høyt trafikkerte øst-vest forbindelser (E8 til Finland). E8 tilknyttes også E4 sørøver i Sverige via Tornio. I nasjonal nord-syd retning er Skibotn lokalisert langs E6 som er hovedfartsåren langs land i Norge. Skibotn ligger i Lyngenfjorden som er en skjernet, dyp fjord med kort deviasjon ut til åpent hav.



Skibotn er isolert sett et lite sted, men lokalisert sentralt i det tettest befolkede området i Nord-Norge og i kort avstand fra Nord-Norges største by, Tromsø. Legger man til grunn at det regionale influensområdet for denne banen er nordre Nordland (nord for Tysfjorden), Troms fylke og Vest Finnmark, så finner man over 55% av Nord-Norges befolkning i "regionen". Ca. 37% av Nord Norges befolkning bor sør for Tysfjorden og ca. 6-7% i de vestlige kommunene av Finnmark

"All in all, winter navigation is a specific Baltic challenge"

Joint Finnish-Swedish infrastructure

Report to the Governments
By Banverket, Ratahallintokeskus,
Merenkululaitos, Sjöfartsverket, Tiehallinto
and Vägverket
(May 1-2009)

Is er en utfordring ved maritime operasjoner i store deler av Barentsregionen. Mange havner holdes imidlertid åpne ved bruk av isbrytere. Å holde havner åpne vinterstid har en kostnad og denne må betales av noen, og ofte vil rederiene merke dette ved at havneavgiftene er høyere om vinteren. Dette medfører normalt en høyere transportkostnad.

Norskekysten er isfri som følge av Golfstrømmen. Dette gjelder også for Skibotn i Troms.

Malmforekomster i Nord Finland kan transporteres til en Atlanterhavshavn

Selskapet Northland Resources Inc er i gang med utvinning av jernmalm i Pajala (Nord-Sverige) og Kolariområdet (Nord Finland). Malmfeltene inneholder betydelige forekomster og jernmalmskonsentrat fra de svenske feltene i Kaunisvaara vil i en tidlig driftsfase skipes over havnen i Kemi, Finland.

"Ishavsbanen er en meget interessant mulighet, dog i et lengre perspektiv."

Anders Hvide,
Styreformann Northland Resources
(Helsinki, 21.1.2010)

Infrastruktur i forhold til oppgradering av bane og havn er påbegynt, og det antas at full produksjon vil ligge på rundt 5 millioner tonn p.a. Produksjonen vil starte opp i 2012 og full produksjon i Kaunisvaara antas å skje fra 2014. I de 3 gruvene anslås ressursene til ca. 250 mill. tonn. Dette tallet inkluderer både sikre og indikerte reserver. Det er beregnet at nåværende ressurser kan dekke 24 års produksjon. Ytterligere potensial kan komme fra underjordsdrift.



De finske gruvene har et litt lengre utviklingsperspektiv enn de svenske. I løpet av første halvdel av 2010 legges det frem en PEA (*Preliminary Economic Assessment*) og fremdriften vil påvirkes av denne vurderingen. Lønnsomheten i de finske gruvene vil også påvirkes av mulige reserver av gull og kobber.

Effektiv transport kan øke transportvolumene

Det er imidlertid muligheter for utvinning av større reserver under forutsetning av at det etableres gode logistikk-løsninger, slik at felt med mer marginal lønnsomhet kan utvikles. Normalt vil dette kreve tilgang på større skip enn det som kan håndteres i Bottenviken, noe som også vil åpne for en mer lønnsom transport til for eksempel Asiatiske markeder.

Ressursene på den finske siden er anslått til minst 160-200 mill. tonn. Havnen i Kemi (Bottenviken) kan ikke håndtere de største tørrbulkskipene. En lønnsom transport til for eksempel Asia krever større skip og direkte tilgang til en dyp havn. Det nærmeste alternativet hvor en kan føre frem en jernbane med finsk sporvidde er Skibotn i Troms.

Muligheter for andre transporten enn mineraler

En jernbane mellom Skibotn og Finland må være mer enn en malmbane, da de volumene som hittil er antydnet neppe alene kan forsvare en full utbygging. En slik bane gir imidlertid rom for andre transporten, og retningsbalanse, spesielt når banen koples mot en effektiv havneoperasjon i Skibotn.

Banen vil bl.a.:

- gi mulighet for transitt mellom øst og vest ved at en bredsporet jernbane koples mot sjøtransport
- åpne en ny eksport rute for finsk industri, som har betydelige markeder i vest. I prinsippet en "finsk havn" i Norge.
- åpne en ny eksport rute for norsk fisk, - både villfanget og oppdrett, -bl.a. for Lerøy Aurora, Skjervøy, som er det største lakseslakteriet i Troms.
- åpne for landtransport av norsk olje og gass i forbindelse med industriutvikling i Finland
- Osv

"Ishavsbanen vil være en døråpner for våre markeder i øst".

**Driftsleder Lerøy Aurora,
Skjervøy**
Jan Børre Johansen
(3.3.2010)

Det er nødvendig å få dette vurdert og en markedsvurdering antas avsluttet i begynnelsen av 2011.

Næringsutvikling i nord

Den norske regjeringen har slått fast at nordområdene er Norges viktigste strategiske satsingsområde. Den overordnede målsettingen er å skape økt kunnskap, aktivitet, og nærvær i nord og legge grunnlaget for en bærekraftig økonomisk og sosial utvikling i årene fremover.

Regjeringen (Nye byggesteiner i Nord, Neste trinn i Regjeringens Nordområdestrategi, mars 2009) slår fast at de vil *"etablere en transportinfrastruktur mellom Norge og nabolandene som binder Barentsregionen bedre sammen. Bedre forutsetninger for øst-vestgående transportstrømmer vil bidra til å bedre samhandel og samarbeid med våre naboland. Denne innsatsen har primært en internasjonal og nasjonal begrunnelse, men effektene vil få stor betydning også for den regionale utviklingen i nord"*.

"Ishavsbanen kan bli det viktigste prosjektet i Troms på flere tiår."

NHO Direktør i Troms, Arne Eidsmo (NRK 22.1.2010)



Selv om Ishavsbanen er et langsiktig prosjekt, vil den kunne være et godt virkemiddel for å materialisere Nordområdestrategien.



"The Northern Dimension" og synergier med andre land

"The Northern Dimension is cooperation between the EU, Russia, Norway and Iceland, which are all equal partners in the Northern Dimension policy. The United States of America and Canada are observer countries."

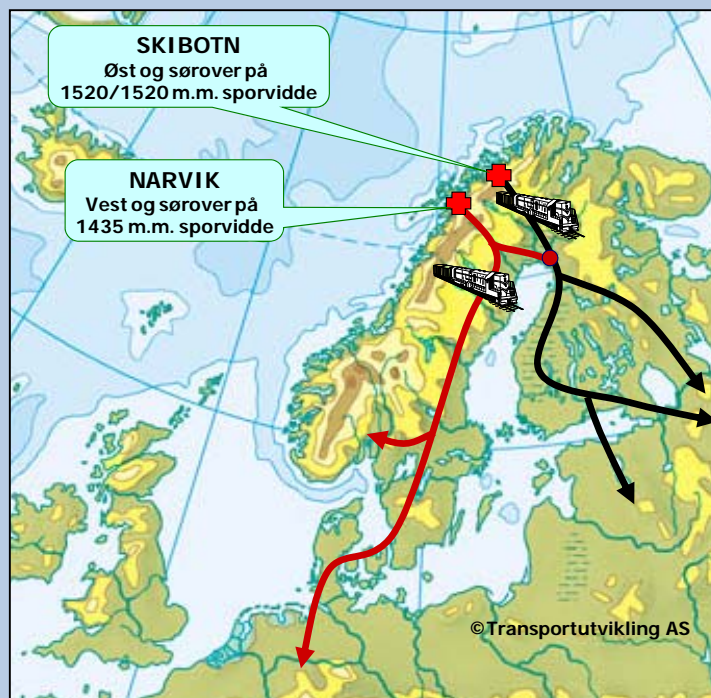
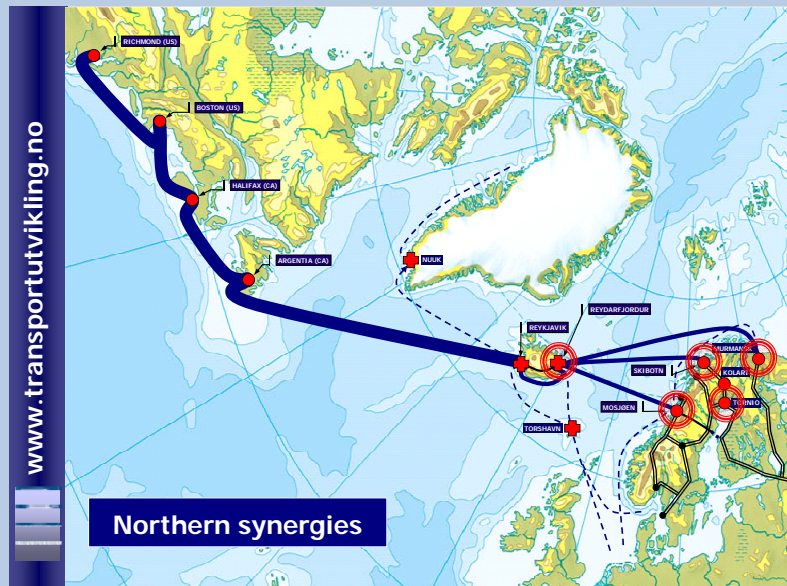
"The objective is to support sustainable development, welfare and stability in northern Europe"

(Kilde: Ministry of Foreign Affairs, Finland, January 2010)

Transportvolumene i nord er ofte for små til å forsvare gode frekvenser og nye ruter. En må derfor se på synergi, markedsutvidelser og samarbeid for å oppnå gode løsninger. Dette gjelder både regionalt, nasjonalt og internasjonalt.

Northern Dimension fokuserer nettopp på det internasjonale samarbeidet, bl.a. mellom Russland, EU, Norge/Island og markeder i vest (USA og Canada).

Ishavsbanen, koplet mot sjøtransport i Skibotn, kan være et svært godt virkemiddel for å bygge opp synergi mellom for eksempel Alcoas industrielle transportprosjekter i Mosjøen og nye sjøløsninger fra Murmansk. Samtlige fokuserer på omlasting på Island, noe som kan bygge opp under nye ruter fra Island mot USA, og gi næringslivet i nord bedre transportmuligheter.



Mulig regional synergi

Regionalt er det også mulig å se på synergi mellom en jernbaneløsning fra Skibotn på brede spor og jernbaneløsningen fra Narvik på smalere spor.

En slik jernbanestruktur, der store markeder kan nås fra samme region ved to forskjellige sporvidder, vil være unikt, også globalt.

Det vil gi rom for å etablere helt nye transportkonsepter som kan markedsføres internasjonalt, felles maritime operasjoner og havnesamarbeid.

Markedet for banen

Det kommersielle markedet for denne banen vil bli vurdert nærmere i løpet av 2010/11.

Dette vil være en sentral aktivitet for å etablere en best mulig markedsmessig basis for videre arbeid.

Vi vil sette pris på om aktører som ser muligheter med denne banen tar kontakt med Storfjord kommune i Troms, slik at det kan etableres kontakt med de prosjektansvarlige (se kontaktinformasjon nederst på siste side).

" Forslag til nye jernbaneløsninger i nord må ses i sammenheng med eksisterende infrastruktur og planer for framtidige infrastruktursatsinger, også i nordlige deler av Sverige og Finland. Det vil blant annet være viktig å analysere om trafikkgrunnlaget tilsier nærmere vurdering av noen av jernbaneprosjektene."

Nasjonal Transportplan 2010-2019
(St.meld. nr. 16 (2008-2009))

Politiske rammebetingelser og miljø

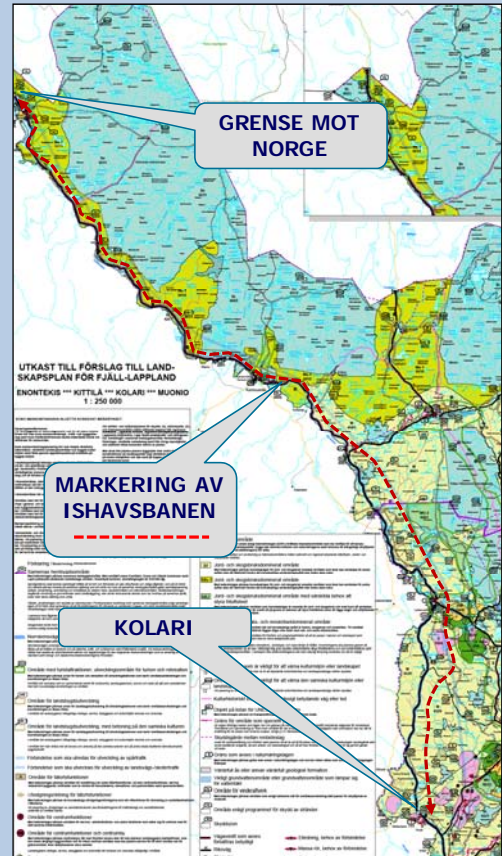
Jernbane har høy politisk prioritet, både nasjonalt og internasjonalt. Dette gjelder spesielt i forhold til miljø der jernbane, og spesielt en elektrifisert jernbane, har svært lave utslipp i forhold til biltransport.

Mellomriksveien over Skibotn (E8) er tungt trafikkert av store kjøretøy. Deler av denne trafikken bør kunne erstattes med togtransport og bidra til positive miljøeffekter.

Finsk interesse i Fylkesarealplan for Fjell-Lappland

I utkastet til forslag til Fylkesarealplan for Fjell-Lappland (Rovaniemi 2009) har Ishavsbanen blitt merket på plankartet som en forbindelse som skal utredes for å utvikle banetransport (Hannukainen-Kilpisjärvi-Norskegrensen).

Figuren til høyre er et utsnitt av kartet som er benyttet i Fylkesarealplanen. Den røde stiplede linjen (uthevet av oss) indikerer Ishavsbanens trasé mellom Norskegrensen og Kolari-området.



" The Finnish Minister of Foreign Trade and Development, Paavo Väyrynen, during his visit to Kirkenes and Tromsø in 2008 confirmed that Finland is considering the possibility to build a railway line from Kolari in Northern Finland to the Norwegian town of Skibotn.

Barents Observer
(28.1.2010)



" Så er det interessant at Väyrynen nå vil ta fram igjen de gamle planene om en jernbane fra Kolari til Skibotn, noe jeg også ga uttrykk for. Det gjenstår å bli kjent med hvordan Finland virkelig vurderer slike planer. Skulle de trekke den konklusjon at det er grunnlag for å gå videre med dette prosjektet, kan jeg forsikre om at vi på norsk side vil møte en slik utvikling med positiv interesse."

Utenriksminister Jonas Gahr Støre
(Innlegg i Nordlys 17.4.2008)

Storfjord kommune

Hatteng
9046 Oteren

Ved Ordfører Hanne Braathen
E-post: hanne.braathen@storfjord.kommune.no
Telefon: +47 77 21 28 08 - Mobil: +47 982 89 051

