

KONKURRERENDE LØSNINGER

Ishavsbanen Vest konkurrerer med dagens transportløsninger og to andre jernbanekonsept:

1. Ny jernbane Rovaniemi – Kirkenes med arm mellom Kolari og Sodankylä.
2. Ny bane mellom Kolari/Pajala til Svappevaara og sammenkopling med Malmbanen til Narvik.

Dagens transportløsninger med jernbane i Finland har et mønster mellom de store byene og til/fra havner ved Østersjøen. Dette er den praktiske muligheten som har eksistert. Produkt og marked for finsk industri, er tilpasset denne typen transportløsning. Både offentlig og private aktører har over lang tid investert infrastruktur tilpasset dette mønsteret.

En bane mellom Kolari og Kirkenes gir en transportlengde på ca 510 km til havn. Det blir dessuten en lengre seilingslengde for skip til Kirkenes, mellom 360 og 500 km avhengig av destinasjon. Vi har ikke beregnet investeringskostnaden for bane til Kirkenes, men avstanden indikerer at den blir betydelig dyrere enn Ishavsbanen Vest. Kostnaden for togdrift vil øke tilsvarende som avstanden. Kombinasjonen av kortere transportavstand både på land og sjø, taler klart i favør av Ishavsbanen Vest.

En bane mellom Kolari og Svappevaara gir en transportlengde på ca 340 km til havn i Narvik. Det blir kortere seilingslengde for skip til Narvik, mellom 110 og 370 km avhengig av destinasjon. Vi har beregnet investeringskostnaden for bane til Narvik på basis av tidligere rapporter. Investeringen blir under halvparten av den for Ishavsbanen Vest. Kostnaden for togdrift blir noe større, men den kortere seilingsdistansen for skip mer enn oppveier dette. For transport av malm fra Kolari/Pajala til Atlanterhavet kan en bane til Narvik gi lavere total kostnad enn Ishavsbanen Vest.

Men det er noen forhold i tillegg i favør av Ishavsbanen Vest:

- Den vil bli teknisk integrert i det finske/russiske jernbanenettet og kan dermed betjene andre godstrømmer mer effektivt enn en svensk/norsk teknisk jernbaneløsning til gruvene i Kolari.
- Ishavsbanen gir stor supplerende transportkapasitet. Tilgjengelig kapasitet over Narvik er avhengig av volum fra LKAB, og mulighetene for økt kapasitet på eksisterende linje.
- Den gir næringsmessige utviklingsmuligheter for Nord-Finland og Torneådalen.
- Den gir næringsmessige utviklingsmuligheter for Troms og Vest-Finmark.



ISHAVSBANEN VEST

Kolari - Muonio - Kilpisjärvi - Skibotn

RAMBOLL



INTRODUKSJON ISHAVSBANEN VEST

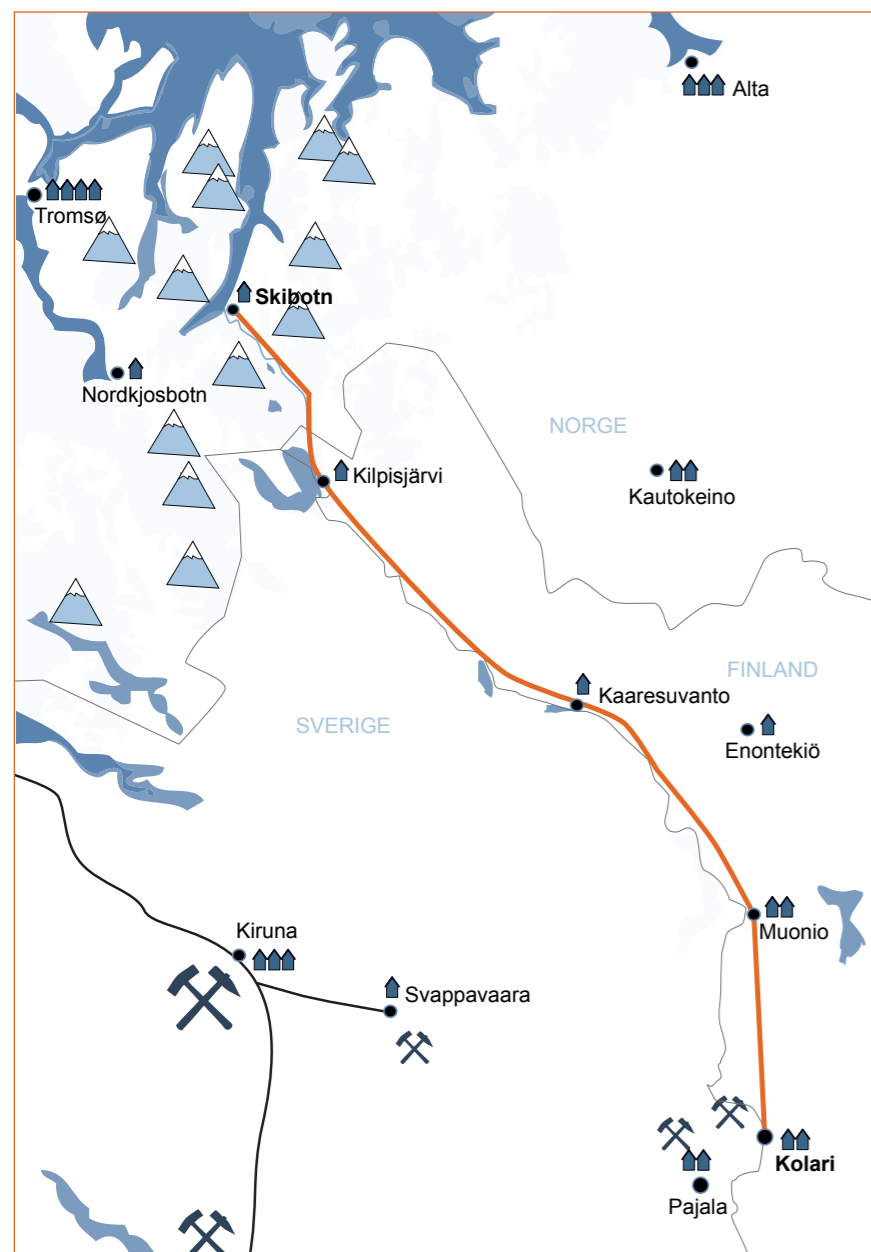
Prosjektet "Ishavsbanen Vest mellom Kolari og Skibotn" er forankret i lokale, regionale og nasjonale politiske mål om satsing på nordområdene og jernbane.

Banen er planlagt å følge Torneådalen og Skibotndalen mellom Kolari i Finland og Skibotn i Nord-Troms. Høyeste punkt blir ca 520 meter over havet. Lengden blir ca 312 km, av dette ca 45 km på norsk side. Andelen av banen i tunnel blir stor mellom grensa og Skibotn.

I Skibotn kan det anlegges isfri havn som ikke har Bottenvikens begrensninger på skipsstørrelse der maksimalt dypgående er 10-13 meter. Skiping av store volum med malm, mineraler og andre naturprodukt har fordel av skip med større dypgående, gjerne 14-20 meter. Store containerskip har de samme kravene. Slike krav innfris i Skibotn. Store landareal er også tilgjengelige. Containerhåndtering for store skip krever store landareal.

Finland har sporvidde på sine jernbaner og øvrige tekniske system som korresponderer med de i Russland. Banen Kolari – Skibotn planlegges med finsk jernbaneteknisk system. Det medfører at den driftsmessig kan integreres i finsk og russisk jernbanenett på en bedre måte enn andre jernbaner mellom Finland/Russland og Sverige/Norge.

Banens primære funksjon vil være godstransport. Den kan også brukes til persontransport, men da med tog der hastigheten er begrenset til ca 100 km/time. Godstog vil kjøre med lavere hastighet, gjerne ned mot 50 km/time. Maksimal togvekt ca 7 000 tonn, av dette ca 5 500 tonn last.



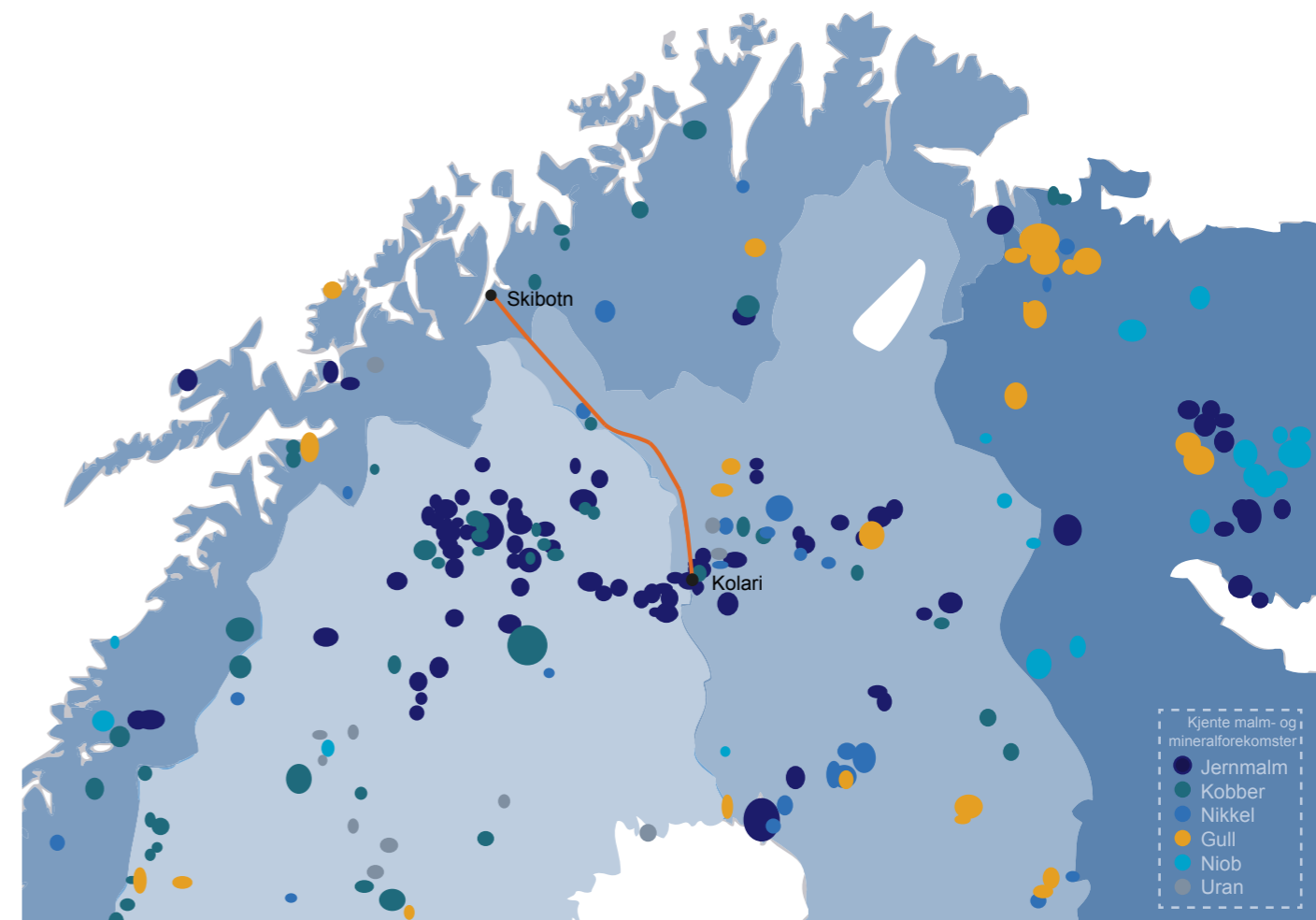
KOSTNADER

Investeringskostnad finsk side	EUR 1,6 mrd (NOK 13 mrd)
Investeringskostnad norsk side	EUR 0,6 mrd (NOK 5,5 mrd)
<ul style="list-style-type: none"> • ink. container-terminal i Skibotn • eks. malm-terminal og havn 	
Elektrifisering	EUR 0,2 mrd (NOK 1,3 mrd)

Kostnader er beregnet basert på finske og svenske erfaringstall for de deler av anlegget som blir i Finland. På norsk side er norske erfaringstall lagt til grunn. De ligger en god del høyere enn de finske og svenske per kilometer ferdig bane.

Kostnader for drift av tog mellom Kolari og Skibotn er beregnet for alternative tekniske baneløsninger. For malmtransport er det mulig å komme ned mot EUR 2,30 (NOK 18) per tonn med beste tekniske løsning, eksklusiv kjøreveavgifter.

Sett i forhold til vanlige kostnader ved godstransport på så lang distanse, er dette er lave kostnader. Men de krever tilpasset konstruksjon av banen og elektrifisering.



MARKEDSANALYSE

Av dagens godsstrømmer er det relativt få og små strømmer som vil ha nytte av banen. Vi har identifisert en strøm mellom Nord-Norge og Finland/Russland som kan gi et grunnlag på 0,2-0,5 mill tonn per år.

Det finnes flere mulige framtidige godsstrømmer. Den mest konkrete er jernmalm fra Kolari-området til en havn. Her er det aktuelt å skipe ut inntil 3,5 mill tonn per år på noen års sikt, kanskje betydelig mer. Det finnes også flere malm- og mineralforekomster i Nord-Finland og Nord-Sverige.

Man regner også med at det kan bli funnet nye forekomster som grunnlag for ny gruvedrift. Eller at det i en framtid kan bli marked for kjente forekomster som i dag ikke gir tilstrekkelig lønnsomhet. Tilgang til en ny effektiv transportløsning kan gi lønnsomhet til forekomster som ellers er ulønnsomme.

Russland er et stort potensielt marked. Det forventes en utvikling innen olje- og gassindustrien i nord. En effektiv jernbane mellom Norge og Russland kan være interessant for norsk industri og for framtidig godsstrømmer mellom Russland og Amerika. I dag er disse strømmene relativt små.

Når finsk industri får en effektiv jernbaneforbindelse til Atlanterhavet, kan det gi muligheter for å utvikle oversjøiske markeder på en annen måte enn tidligere. I dag går finske eksport/importstrømmer via Østersjøen, og i hovedsak til/fra Europa.

TRANSPORTMARKED FINLAND, tall for 2008

- Godstrafikk på jernbanen Kolari – Torneå, 0,3 mill tonn.
- Godstrafikk på finske jernbaner, 42 mill tonn.
- Transitt på jernbane mellom Russland og finsk havn, 8 mill tonn
- Trafikk med lastebil mellom Russland og Finland, 8 mill tonn
- Transsibirsk containertrafikk med jernbane gjennom Finland, ubetydelig i 2008
- Finlands største handelspartnere, i rekkefølge fra den største; Russland, Tyskland, Sverige, Kina, Nederland, USA, Stor-Britannia, Frankrike, Italia, Belgia, Norge.
- Finske eksport/importhavner ved Østersjøen, 25 havner med 93 mill tonn i 2010.
- Fjell-Lapland har årlig besøk av turister som gir 4 millioner overnattinger.

TRANSPORTMARKED NORGE, tall for 2008

- Godsstrømmer til og fra Finmark og Troms 9 mill tonn;
 - Fisk, 1,0 mill tonn.
 - Industrivarer, 0,7 mill tonn
 - Stykkogods, 1,7 mill tonn.
- Gods mellom Finmark/Troms og Nord-Europa/Øst-Europa/Verden, anslag 1,1 mill tonn.
- Lastebilgods via E8 Skibotndalen, 0,2 mill tonn i 2010.
- Norsk fiskeeksport til Russland, 0,4 mill tonn.

ANDRE TRANSPORTMARKED, tall for 2010

- Eksport fra USA til Kina, 73 mill tonn, mye ferdigvarer og noe råvarer
- Import fra Kina til USA, 54 mill tonn, mest ferdigvare
- Eksport fra USA til Russland, 1,5 mill tonn, ferdigvarer
- Import fra Russland til USA, 40 mill tonn, mest oljeprodukt