

## **KVU-KIRKENES: Vurdering av aktuelle jernbaner til havn i Kirkenes**

### **Oppsummering av jernbaneutredninger i Kolartic prosjektet Barents Freeway fra 24.10.14**

*Prognoser for godsvolumet på jernbanene er utarbeidet med analysemodellen «Frisbee». Det er ikke gjort vurderinger knyttet til effekten av en jernbaneterminal i Kirkenes. Grunnlaget for nye jernbaner tilsier at dette er lite realistisk på kort sikt. Videre arbeid må sees i et langsiktig perspektiv, løftes opp på nasjonalt nivå og formaliseres i BEATA.*

#### Nikkel–Kirkenes

*Barents freeway utredningen viser at dette er den mest lønnsomme av vurderte nye jernbanestrekninger. Dette er imidlertid et følsomt prosjekt i forhold til Russland. Utredningen har ikke vurdert de politiske og nasjonale konsekvensene. Nye utredninger er avhengig av russisk prioritering.*

- *Grunnlaget er Kirkenes som en import/eksport havn for gods mellom Asia og USA. Bakgrunnen er større effektivitet i vestlige havner, muligheter for større skip sammenlignet med Østersjøen og godskapasitet i Murmansk havn.*
- *Forutsetningene er bruk av den Transsibirske jernbane og en handelsvekst fra Asia til USA/Europa. Det er stipulert et godsvolum på 12 mill. tonn, som i hovedsak er eksport av containere til USA.*
- *Effekten av ny jernbane er i hovedsak på russisk side. Det er vurdert liten effekt på norsk side. En elektrifisering av banen med dobbeltspor legges til grunn*
- *Ny jernbanen på norsk side er vurdert til 25 km. Aktuelle havneområder som er inntegnet på kartet er østsiden av Tømmernes(Leirpollen) og Jakobsnes området i Kirkenes. Kostnader på norsk side er vurdert til 1288 millioner Euro. På russisk side vil det kreve 35 km ny jernbane fra Zapoljarni/Nikkel og utbedring av strekningen til Murmansk. Jernbanen er vurdert som lønnsom når investering og driftskostnader vurderes opp mot transportvolumet.*

#### Kemijervi–Kirkenes

*Barents freeway utredninger viser at det vurderte godspotensialet er for lite til at en ny jernbane er lønnsom. Strekningen vil også ha store utfordringer i forhold til miljø- og arealmessige konsekvenser. Nye utredninger er avhengig av finsk prioritering.*

- *Grunnlaget er i hovedsak basert på eksport av mineraler fra Finske gruver i nord. I tillegg vurderes muligheter for tømmer og annet gods. Godspotensialet er vurdert til 3,5-4,5 mill. tonn pr.år.*
- *Forutsetningene er en betydelig utvikling i mineralindustrien i Finland. Gruver som er grunnlaget for jernbanen er ikke kommet i produksjon. Effekten av jernbanen er i hovedsak på finsk side. Det er også her vurdert liten effekt på norsk side.*
- *Det er på kartet vurdert behovet for å bygge 30 km jernbane på norsk side til havneområde på vestsiden av Tømmernes i Kirkenes. Kostnader er på 816 millioner Euro. På finsk side vil det kreve 426 km med ny jernbane. En elektrifisering av banen med dobbeltspor legges til grunn.*
- *Jernbaneutbyggingen er ikke vurdert som lønnsom. Utbyggingskostnadene er større en potensialet for inntjening. Tidligere utredning har vist et lønnsomhets behov for å utløse jernbanen som er oppsummert til; en trailer hvert 5 minutt til havn i Kirkenes med mineraler, døgnet rundt, gjennom hele året.*

## Tabell

### Jernbane Kirkenes-Nikkel

Innhold	Info	Merknader
Grunnlag	Generell gods	Grunnlag eksport/import for gods fra Asia til USA via den Transibirske jernbane. Effekt av vestlig havn og større skip i forhold til Østersjøen.
Godspotensiale	12 mill. tonn pr. år	9 mill. tonn eksport/3 mill. tonn import. Fordeling: USA 9 mill. tonn/Europa 3 mill. tonn
Antall kilometer ny jernbane	25 km norsk side 31 km Russisk side	På norsk side er stipulert karttrase til havneområde på vestsiden av Tømmernes i Kirkenes. Alternativt området Jakobsnes.
Kostander Totalt	2172/(2389) million Euro	Tilsvarende investeringskostnader med en ferdigstillelse i 2025
Kostnader Norsk side	1275 million Euro	Vurderte kostnader på norsk side er 51 millioner Euro pr. km
Kostnader Finsk side	1448 million Euro	Vurderte kostnader på finsk side er 8,4 millioner Euro pr km. I tillegg kommer opprustning av strekningen Zapoljarny-Murmansk til 3,2 mill. Euro pr km.
Nasjonale fordeler	Hovedsak effekt for Russland	Jernbanene er vurdert til å gi liten effekt på norsk side. Effekt knyttet til havn er ikke vurdert
Lønnsomhet	Positiv	Utregningsmodellen gir en nytte / kostnadsandel på 1,1. Det betyr at jernbanen er lønnsom med vurderte volum.

### Jernbane Kemijervi-Kirkenes

Innhold	Info	Merknader
Grunnlag	Mineraler fra Finland	Grunnlag er eksport av mineral frå Finland til Europa
Godspotensiale	3,5-4,5 mill. tonn pr. år	Hovedsak eksport til Europa.
Antall kilometer ny jernbane	30 km norsk side 426 km finsk side	På norsk side er stipulert karttrase fra Neiden til havneområde på vestsiden av Tømmernes i Kirkenes
Kostander Totalt	2264 million Euro	Tilsvarende investeringskostnader med ferdigstillelse i 2025
Kostnader Norsk side	816 million Euro	Vurderte kostnader på norsk side er 27,2 millioner Euro pr. km
Kostnader Finsk side	1448 million Euro	Vurderte kostnader på finsk side er 3,4 millioner Euro pr km
Nasjonale fordeler	Hovedsak eksport effekt for Finland	På norsk side vurderes noe begrenset effekt på import
Lønnsomhet	Negativ	Utregningsmodellen gir en nytte / kostnadsandel på 0,8. Det betyr at jernbanen ikke er lønnsom med vurderte volum.