

*Transportutvikling AS
vil med dette ønske kunder og forretningsforbindelser:*

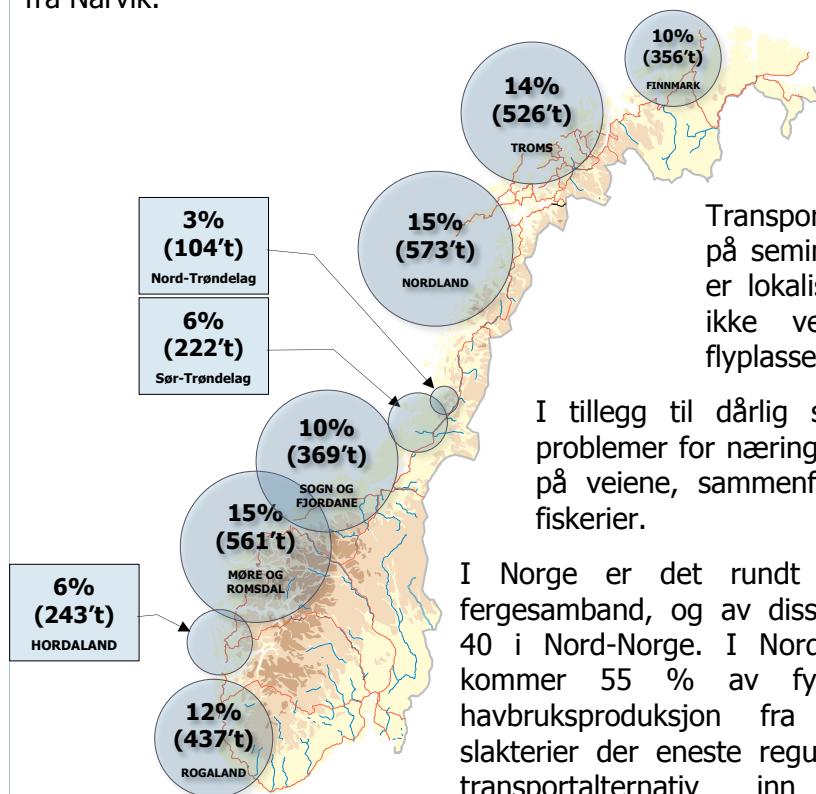
God Jul og Godt Nyttår



GODE VEIER ER AVGJØRENDE FOR NORSK SJØMATTRANSPORT

I Norge landes/produseres det nærmere 4 millioner tonn sjømat. Havbruk får ofte større oppmerksomhet enn fangst, men 65 % av volumene kommer fra tradisjonelt fiske. Sjømataktørene er spredt over hele landet. Ca. 40 % av all sjømat landes eller produseres i Nord-Norge, og alt skal stort sett ut av landsdelen og landet.

Selv om mye av sjømaten i Nord-Norge transporteres med båt (bl.a. frosne produkter fra Tromsø), er bil den dominerende transportformen. Både som eneste transportmiddel, eller i kombinasjon med f.eks. tog fra Narvik.



Kartet viser hvor norsk sjømat ble produsert/landet i 2016.

Viktigheten av velfungerende veier var tema for et seminar i Oslo, i regi av Opplysningsrådet for veitrafikken (OFV) i november.

Transportutvikling v/Stig Nerdal var en av innleiderne på seminaret. Han påpekte at sjømataktørene gjerne er lokalisert ved enden av en nedslitt fylkesvei, -og ikke ved gode hovedveier, jernbaneterminalen, flyplassen eller havnen.

I tillegg til dårlig standard på fylkesveinettet skaper vinteren problemer for næringen. Det er en utfordring at vinterproblematikk på veiene, sammenfaller med en viktig sesong for tradisjonelle fiskerier.

I Norge er det rundt 120 fergesamband, og av disse er 40 i Nord-Norge. I Nordland kommer 55 % av fylkets havbruksproduksjon fra fire slakterier der eneste regulære transportalternativ inn til fastlandet er ferge. Dette skaper logistikkutfordringer knyttet til nattestengte ferger og tollstasjoner.

Innledere på OFVs seminar var:

- ✓ Helge Orten, leder Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
- ✓ Geir A. Mo, adm. direktør i NLF og styreleder OFV,
- ✓ Else-Marie Marskar, NTP-sekretariatet
- ✓ Stig Nerdal, Transportutvikling AS

INFRASTRUKTUR

EFFEKT AV VEIUTBYGGING LANGS E6 OG TILKNYTTETE VEIER

Transportutvikling AS har nylig ferdigstilt et analyseoppdrag for SVV region Nord. SVV ønsket en vurdering av eventuelle virkninger for godstransport på strekningen E6 Fauske – Narvik/Lødingen, bl.a. som følge av planlagte veiinvesteringer.

Det er gjort regjeringsbeslutninger om konseptvalg for E6 Fauske – Ballangen. Regjeringsbeslutningene er bl.a. tatt på grunnlag av KVU og KS1 for E6 Fauske – Mørsvikbotn og Mørsvikbotn – Ballangen. Det foreligger også tilsvarende beslutninger i regjeringen om E10/RV85 Evenes – Sortland, som forbinder Sør-Troms, Vesterålen og Ofoten med E6.

Transportutvikling AS har gjennomført en samlet analyse av antatt godstransportfordeling basert på beslutninger om endringer i transportinfrastrukturen innenfor nåværende NTP-periode (2018-2029), samt vurderinger for perioden etter 2030.

En samlet analyse kan fange opp flere forhold enn enkeltanalyser, blant annet endringer i det overordnede transportmiddelvalget. Foruten bedre framkommelighet for veitransporten er et sentralt spørsmål om tidsreduksjon vil endre fordelingen av godstransport mellom de forskjellige transportalternativer.

Vi har gjort kvantitative og kvalitative vurderinger av endringer som kan forventes i godstransportstrømmer for strekningen Narvik/Lødingen – Fauske, basert på:

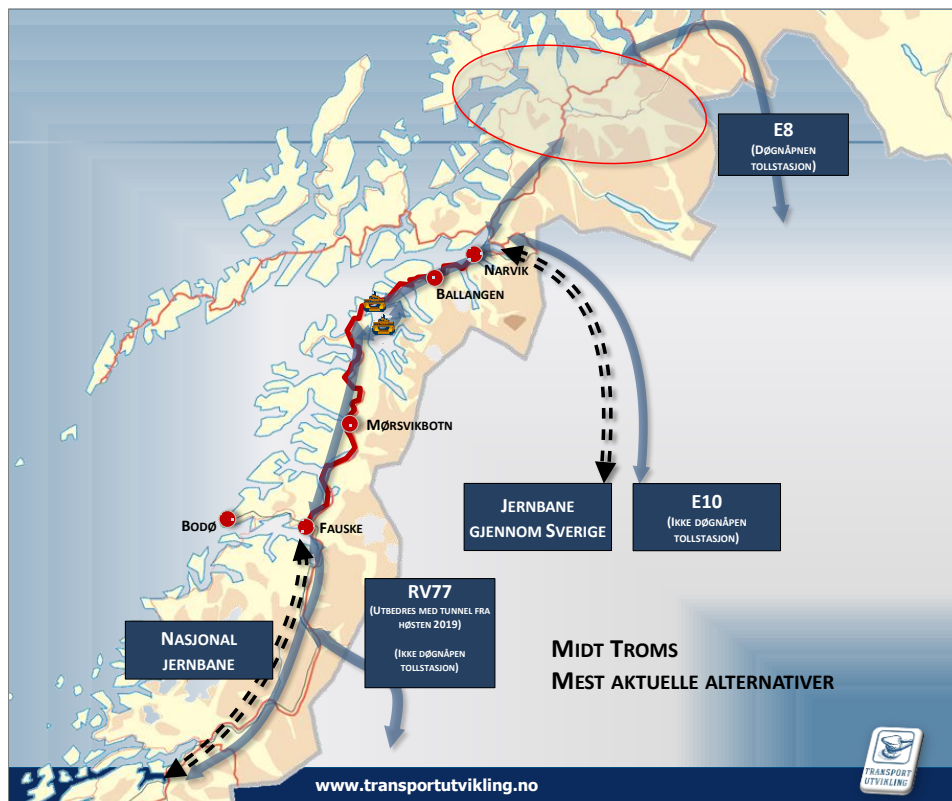
- endringer som følge av vedtatte konsept/planer for veiutbygging/infrastrukturtiltak
- planer for opprusting av jernbane i Norge og Sverige, inkludert virkning av eventuelle nye avgifter
- planer for prioritering av sjøtransport/nye sjøtransportløsninger

Vurderingen er gjort for fem forskjellige regioner i Nord-Norge, fra Midt-Troms til Salten/Nordre Nordland.

I tillegg til egen kunnskap og databaser, har vi i hovedsak basert oss på primærinformasjon, - dvs. informasjon fra utvalgte brukere av de aktuelle transportløsningene og transportørene. Det er disse som i stor grad påvirker transport-valgene, -basert på de kriterier de mener er viktige.

Analysen vil benyttes som en innledende vurdering og danne grunnlag for om Oppdragsgiver eventuelt vil gå videre med mernytteberegninger.

Bildet viser en av flere illustrasjoner i rapporten; transportalternativer med utgangspunkt i næringslivs-aktører i Midt-Troms.



FERGE

SAMMENSATTE BEHOV OG RUTEKONSEPT MED FOKUS PÅ MILJØ

Transportutvikling AS har gjennomført mange prosjekter rettet mot ferge drift, både i forbindelse med anbudsprosesser, organisering, ruteplanlegging, økonomiske vurderinger, fartøysinvesteringer og miljøvurderinger. De nevnte momentene henger gjerne sammen. De påvirker hverandre og influeres ofte av politiske føringer. Dette er utgangspunktet for mange av de fergerelaterte vurderinger vi gjør i Transportutvikling AS.

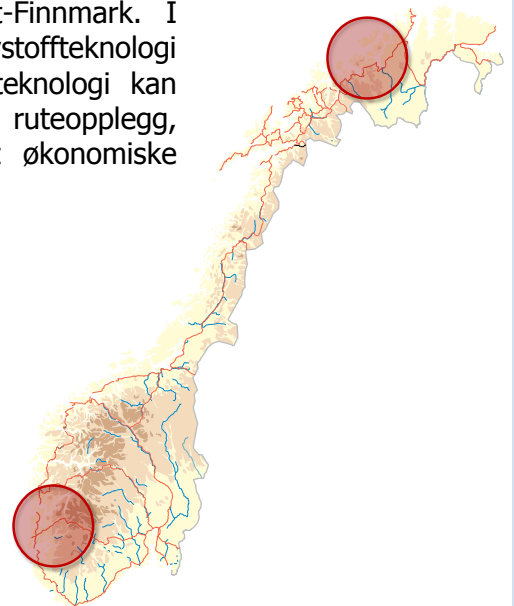
Fergedrift i Norge er basert på offentlige anskaffelser, der kjøper er Statens Vegvesen og fylkeskommunene.

Finnmark

Vi har nylig avsluttet et prosjekt for Finnmark fylkeskommune der utgangspunktet var fokus på innsetting av miljøriktig materiell i 3 samband i Vest-Finnmark. I utgangspunktet kan dette betraktes som en vurdering av hvilken drivstoffteknologi som kan benyttes, - f.eks. diesel, elektrisitet, LNG mv. Valg av teknologi kan imidlertid ikke ses uavhengig av f.eks. fartøyenes rotasjonsmønster, ruteopplegg, sambandets intensitet/åpningstid, tilgang på energi og ikke minst økonomiske rammer.

Rogaland

Vi arbeider nå med ruteopplegg og fartøysanbefalinger for et av Norges mest kompliserte fergesamband, Finnøysambandet i Ryfylke i Rogaland. Et vanlig fergesamband har ofte to anløp, der fergen pendler mellom to fergeleier. Finnøysambandet har 10 anløpssteder og 44 delstrekninger, fordelt over et stort geografisk område med varierende trafikk og anløpsmønster. Her kan ikke utviklingen bare ses i sammenheng med miljø, - men også mulighetene for å oppfylle regionale transportbehov gjennom kompliserte rutestrukturer, lange strekninger, sammenheng med hurtigbåter og lokalruter, nye organisasjonsformer og økonomiske rammer må hensyntas.



Fra en av våre befaringer i Ryfylke. Bildet er fra Helgøy, der bl.a. Grieg Seafood har sitt lakseslakteri. Et vogntog med laks kan ta rundt 20 % av PBE-kapasiteten på nåværende fergemateriell. Dette kan periodevis skape utfordringer for både slakteriet og annen transport.

Transportutvikling AS har mange års praksis og erfarne medarbeidere fra fergedrift. Vi har utviklet gode metoder for å vurdere de samlede effekter av endringer knyttet til ruter, miljø eller andre krav våre oppdragsgivere måtte stille.

Endringer av lokale rutestrukturer er sjelden en ren teoretisk øvelse, der en kun baserer seg på matematiske ruteplanmodeller. Slike modeller er nyttige, men de fanger sjelden opp driftskomplikasjoner, lokale behov, fremtidsplaner mv. Når man i tillegg har økonomiske, miljømessige og politiske føringer å ta hensyn til, må en god metodikk kombineres med praktisk kunnskap om drift og lokale behov.

Våre Oppdragsgivere må finne løsninger for slike sammensatte problemstillinger. Det er utgangspunktet for vårt arbeid i Transportutvikling AS.

HAVN/TERMINAL**FAGERVIKA TRONDHEIM -NY TERMINAL BOOKLET FOR CIRCLE K**

Gjennom mange år har Transportutvikling AS utarbeidet «Terminal Information Booklets» for bl.a. Statoils kysttankanlegg (nå Circle K). Dette er informasjonsdokumenter som baserer seg på bl.a. ISGOTT koden (International Oil Tanker and Terminal Safety Guide). Dokumentene beskriver havneforhold ved skipsankomst til havneanleggene, sikkerhetsbestemmelser, bunkring av skip mm. Håndboken er også et hjelpemiddel for skipsoperatører ved levering av produkter til de aktuelle kystanleggene og lasting av skip for levering ved annet kystanlegg.

Både regelverk og terminalenes interne krav endres. Bl.a. ønsker nå flere terminaler EX-Charts etter de nye retningslinjene i E115 (Energy Institute, Hazardous area classification). Videre vil kontaktdetaljer, PR-profiler mv. ofte være gjenstand for endring, -slik at justeringer vil være nødvendig.

Det er viktig at slike håndbøker til en hver tid holdes oppdatert. Transportutvikling AS har nylig oppdatert informasjonen for Circle Ks håndbok for Fagervika i Trondheim og Kolsdalsodden i Kristiansand.

**Kort om Transportutvikling AS**

Vi er et operasjonelt konsulent- og rådgivingselskap innenfor primærområdene transport og logistikk. Våre rådgivere har lang erfaring fra næringslivet og solid faglig bakgrunn. Dette skal sikre deg som kunde et godt produkt.

Våre kunder finnes innenfor privat og offentlig sektor, både på nasjonalt og internasjonalt nivå. Vårt markedsmessige hovedfokus er rettet mot Nordområdene.

Vi er engasjert i alt fra planleggingsstadiet til og med implementering og drift av løsninger. Vi finner anvendbare løsninger for terminaler, havner og for transporter på vei, sjø og bane. Vi utvikler logistikkjeder og intermodale løsninger, herunder internasjonale transportkorridorer.

Vi har nasjonale/internasjonale samarbeidspartnere innen ingeniørfirma, skipsdesignere, konsulenter med flere. I samarbeid med disse tilbyr vi komplette løsninger innenfor de fleste transport- og logistikkrelaterte problemstillinger. Transportutvikling AS har i sin strategi definert 3 primære forretningsområder:

Konsulenttjenester**Operative tjenester****FoU-tjenester**

Konsulenttjenestene har vært, og er, grunnlaget for Transportutviklings virksomhet. Våre medarbeidere har i mange år levert konsulenttjenester som f.eks.:

- Utvikling og forbedring av transportløsninger
- Ruteplanlegging
- Utvikling av transportknutepunkt
- Havne- og terminalplanlegging
- Markedsundersøkelser og analyser
- Økonomiske vurderinger og finansielle løsninger
- Utarbeidelse av transport- og samferdselsplaner
- Organisering og ledelse av fagseminarer/konferanser



I nær synergi med konsulentaktiviteten utfører vi også mer operasjonelt rettede aktiviteter som f.eks. utvikling av terminalhåndbøker for havner. Vi utfører også FoU tjenester i samarbeid med universiteter, høyskoler og andre FoU institusjoner.

Kontakt oss!

Transportutvikling AS, Postboks 26, 8501 Narvik, Dronningensgt. 33, Tlf. 769 65570

www.transportutvikling.no



**TRANSPORT
UTVIKLING**