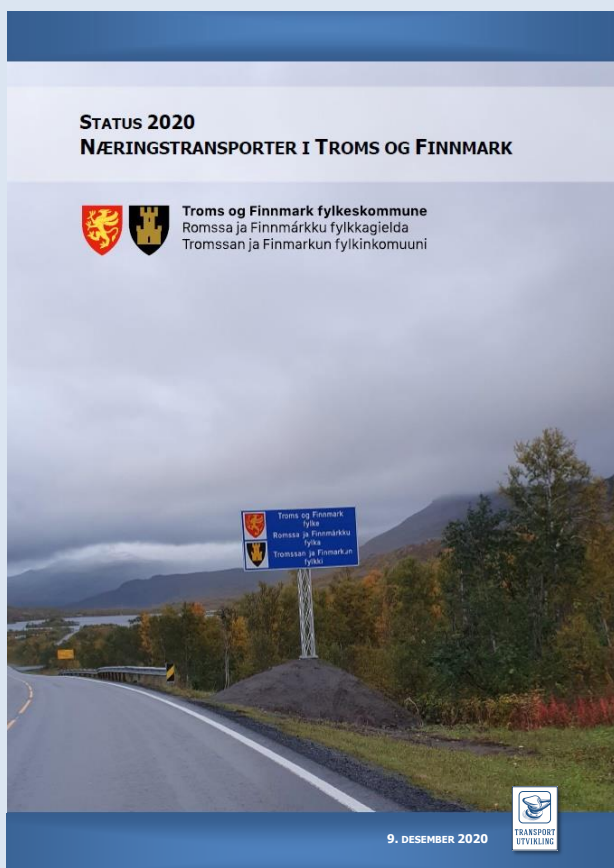


*Transportutvikling AS
vil med dette ønske kunder og forretningsforbindelser:*

God Jul og Godt Nyttår



DEN NYE NÆRINGSRAPPORTEN FOR TROMS OG FINNMARK



Godsstrømsanalysen for Troms og Finnmark er nylig levert til fylkeskommunen. Veitransportarbeidet for utvalgte næringer er kvantitativt og kvalitativt vurdert. Informasjonen representerer basiskunnskap som fylkeskommunen må ha for å kunne forvalte infrastrukturensressurser, tilpasse transporttilbudet ut fra behov, samt sette i verk tiltak med bedre presisjon for økt mobilitet og regional konkurransekraft.

Rapporten fokuserer på transportarbeidet i fylket, med spesiell fokus på de mest sentrale næringene. De utvalgte næringene er sjømat (fangst og havbruk), dagligvarer, mineraler, avfall, landbruk og petroleum.

Summerer man de forskjellige aktivitetene innenfor sjømatnæringen (herunder fôr, ensilasje mv) står denne næringen for 25% av veitransporten. Sjømatnæringen er eksportrettet og har gjerne lange transporter både innenlands og utenfor landets grenser.

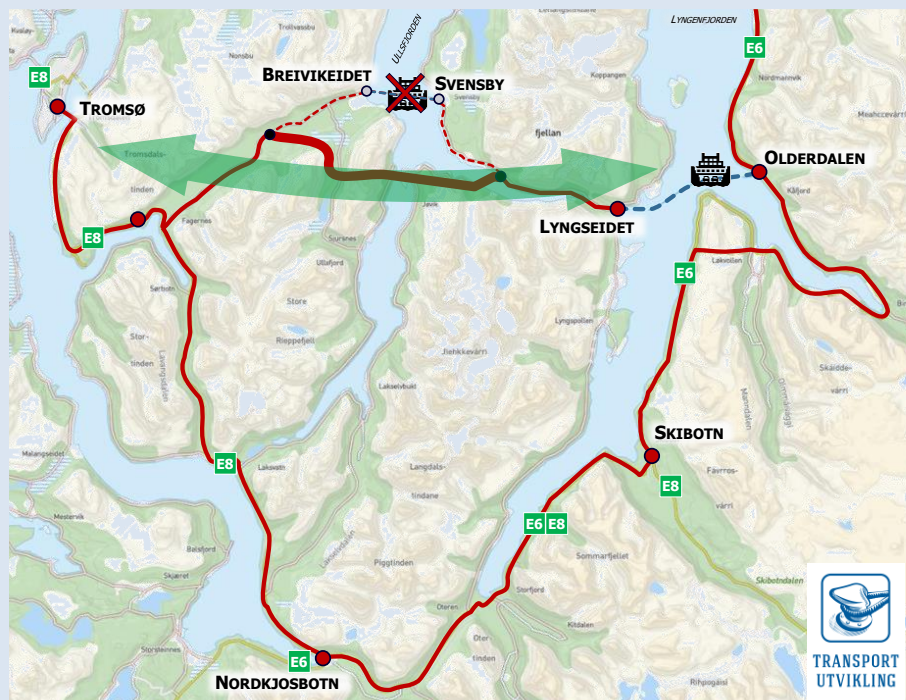
I tillegg til sjømatnæringen, er det dagligvarer som dominerer veitransportarbeidet. Dette skyldes primært at to regionale lagre er lokalisert i Tromsø kommune.

Størst tungtrafikk finner vi langs E6 sør for Nordkjosbotn og E8 mellom Nordkjosbotn og Ramfjorden. For fylkesveiene er trafikkbelastningen størst på flere strekninger på veiene fra E6 inn til Senja og på Senja, rundt Alta og fra Skjervøy til E6.

Rapportens hovedfunn ble presentert for fylkestinget i Troms og Finnmark tidlig i desember 2020.

ULLSFJORDFORBINDELSEN – RASKERE OG MER BÆREKRAFTIG

I dag foregår veitrafikken mellom Tromsø og Nord-Troms/Finnmark langs E8/E6 via Nordkjosbotn, eller via to fergesamband; Ullsfjorden (Breivikeidet-Svensby) og Lyngenfjorden (Lyngseidet-Olderdalen). Transportutvikling er av Nord-Troms regionråd engasjert for å vurdere markedsgrunnlaget for Ullsfjordforbindelsen.



Den nye Ullsfjordforbindelsen vil erstatte Ullsfjordfergen mellom Breivikeidet og Svensby med en fast veiforbindelse. Dette vil være et viktig tiltak for å integrere nordlige deler av Troms og Vest-Finnmark med Tromsøregionen, og forbedre forutsetningene for regionale næringstransporter.

Gjennomgående transport der en må benytte to ferger er utfordrende. Mange velger derfor en lengre kjørerute, på Nord-Norges mest trafikkerte veistrekning, via Nordkjosbotn.

En ny Ullsfjordforbindelse vil redusere transporttiden for næringsliv og privatpersoner, redusere miljøutslipp og forbedre trafikksikkerheten.

FLYFRAKT AV SJØMAT TIL LAND UTENFOR EUROPA

Avinor utarbeidet i 2014 for første gang en egen Nordområdestrategi. Målet med strategien var å få innsikt i landsdelens muligheter og utfordringer. I 2018 ble strategien revidert. Da kom det innspill fra fylkeskommunene som omhandler transporten av sjømat ut fra landsdelen, som skjer fra lufthavner utenfor landsdelen og delvis utenfor landet. Avinor fulgte dette opp ved å engasjere Transportutvikling AS for å klarlegge viktige forutsetninger for at sjømaten kan transporteres direkte med fraktfly fra flyplasser i Nord-Norge.

Det er i dag en ubalanse i fraktstrømmene mellom Europa og Asia. Norsk sjømateksport nyter prismessig godt av denne ubalansen.

Nord-Norge produserer betydelige sjømatvolum. I 2019 ble ca. 12% transportert med fly til markeder utenfor Europa.

Regulære flyfraktløsninger for sjømat over nordnorske flyplasser kan være utfordrende som følge av bl.a. retningsbalanse, banelengde/topografi, betalingsvilligheten i markedet og at det finnes fungerende løsninger i dag. Dagens konkurrerende transportalternativer gir et stort mangfold i frekvenser og destinasjoner, bl.a. som følge av bruk av godskapasitet i passasjerfly. Manglende retningsbalanse kan delvis kompenseres ved å omdirigere fraktfly fra Kontinentet til Nord-Norge.



BÆREKRAFTIG LOGISTIKK – VIKTIG ARCLOG INITIATIV

For transportbrukeren må hele logistikkjeden, og omgivelsene rundt denne kjeden, fungere både teknisk og økonomisk. I dag, og i fremtiden, må transportsystemene organiseres på en miljømessig god måte og i tråd med gjeldende bærekraftsmål. ArcLog, UITs teknologiske kompetansesenter for arktiske logistikkoperasjoner, arbeider med å sette i gang et større forskningsprosjekt som fokuserer på slike problemstillinger.



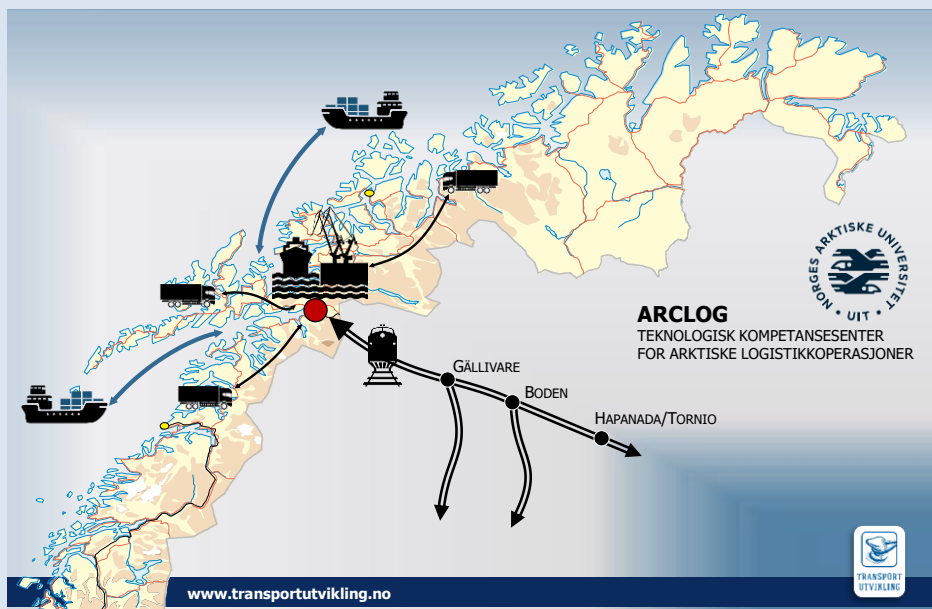
Transportbrukere og bedrifter er normalt avhengige av transportkjeder der en kombinerer transportmidler. Når f.eks. sjømaten eksporteres ut av landet, bruker man ofte bil for å komme til en jernbaneterminal, før en setter semihengeren på toget. Så går transporten videre til en ny jernbaneterminal, og videredistribusjon til sluttbrukeren.

Fokus på logistikkjeden og omgivelsene

Bærekraftig transport har i stor grad fokusert på enkeltstående transportmidler, f.eks. kjøretøy som baserer seg på batteridrift eller båter/ferger som transformerer hydrogen til strøm via brenselceller. Det er bra, - men når næringsaktørene er avhengige av hele kjeden, må en se på helheten og de omgivelser som påvirker kjedenes bærekraftige effektivitet. Selv om ett ledd i kjeden fungerer godt, kan kjeden som helhet være ineffektiv ut fra forskjellige mål. F.eks.:

- ✓ ineffektiv overføring mellom transportmidler som både gir kostnads- og miljømessige konsekvenser
- ✓ manglende bruk av miljøvennlige løsninger fordi energitilgang eller distribusjonssystemene mangler
- ✓ bruk av feil teknologi, infrastrukturbegrensninger, økonomiske hindringer osv.

I Nord-Norge; i et arktisk klima, desentralisert næringsliv, lange avstander og begrenset infrastruktur kan også utfordringene være større enn andre steder i landet.



«Case Narvik»

For å operasjonalisere prosjektet har ArcLog tatt utgangspunkt i at det «bygges» rundt en konkret logistikk-hub i Nord-Norge, Narvik. Narvik har gode integrerte transportfunksjoner. Dette gir rom for å engasjere både strategiske myndighetsaktører og kommersielle bedrifter.

«Case Narvik»

Aktørene

Prosjektet planlegges å ha deltagere fra hele logistikkjeden, både transportører, infrastrukturforvaltere, transportbrukere/vareeiere, relevante logistikk-/bransjeorganisasjoner, prosessdrivere, kunnskapsorganisasjoner o.a.

AKTØRER SOM ØNSKER NÆRMERE
INFORMASJON KAN TA KONTAKT MED:
ARCLOG V/PROSJEKTLEDER BJØRN BREMER

E-POST: BJORN.M.BREMER@UIT.NO
MOBIL: +47 91 56 06 64

GODSSTRØMSANALYSE FOR NORD-HELGELAND

Transportutvikling har nylig levert en godsstrømsanalyse for Nord-Helgeland. På Nord-Helgeland finnes bedrifter som eksporterer for over 11 milliarder, - til alle verdensregioner. Bedriftene er regionale hjørnesteinsbedrifter og viktige for landet som helhet.

På øyene ligger mange store transportavhengige bedrifter. Flere av landsdelens dominerende sjømataktører er lokalisert her, - bl.a. lakseslakteri, mottak for pelagiske produkter og videreforedlingsanlegg for ensilasje/biprodukter. Flere viktige oppdrettsaktører og fangstaktører er også lokalisert på øyene. I tillegg finner vi her en av Nord-Norges største mineralaktører og et variert næringsliv innenfor service, transport, handel mv.

På fastlandskysten er transportbehovene store for bl.a. Westcon, Nesna Industripark og en aktiv skog- og landbruksnæring.

60-70 kilometer inn i landet ligger Mo i Rana med en av Norges største industriparker, et variert næringsliv, landsdelens største diversifiserte havn, servicefunksjoner som benyttes av kystnæringslivet og et av landsdelens mest komplette logistikknåv for å tilknytte kysten til markedet.

Bedriftene er avhengig av markeder utenfor sin region, og de bidrar til å bygge lokalsamfunn så lenge de har tilgang til velfungerende transportkorridorer som sikrer transport av gods og mobilitet for mennesker. Både sjømatnæringen og industrien møter hindringer i transportnett. Mellom øyene/kysten og innlandet ligger flaskehals for videre næringsutvikling i form av bl.a. fergeforbindelser og FV810/Bustneslia. Disse må sikres og utbedres for å gi forutsigbarhet og kapasitet i en av landsdelens viktigste kyst til markedskorridorer.

KORT OM TRANSPORTUTVIKLING AS

VI ER ET OPERASJONELT KONSULENT- OG RÅDGIVINGSSKAP 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. VI ER SERTIFISERT ETTER ISO 9001:2015.

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 OG MILJØVENNLIGE 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
- PROSJEKT- OG PROSESSLEDELSE



I NÆR SYNERGI MED KONSULENTAKTIVITETEN UTFØRER VI OGSÅ MER OPERASJONELT RETTEDE AKTIVITETER SOM F.EKS. BYGGETILSYN FOR FARTØY OG UTVIKLING AV TERMINALHÅNDBØKER FOR HAVNER. VI UTFØRER OGSÅ FoU TJENESTER I SAMARBEID MED UNIVERSITETER, HØYSKOLER OG ANDRE FoU INSTITUSJONER.