



TRANSPORT
UTVIKLING

FOCUSED CONSULTANCY SERVICES
TRANSPORT AND LOGISTICS

TRANSPORTUTVIKLING AS

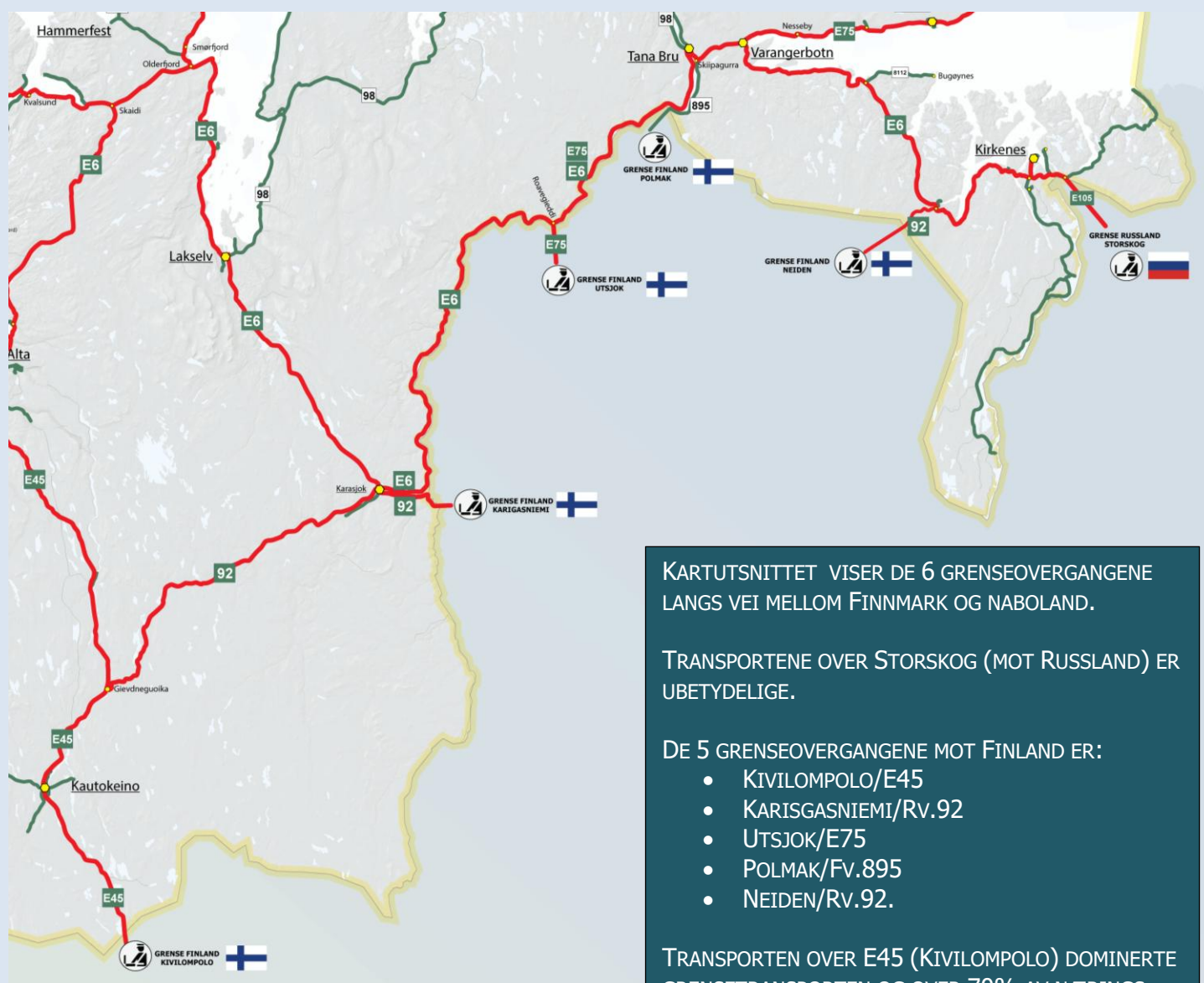


NYHETSREV - MARS 2025

VERDIER FOR MER ENN 14 MILLIARDER VIA FINLAND

Over 75% av næringstrafikken på vei til/fra Finnmark passerte over de 5 grenseovergangene mellom Finnmark og Finland. Verdier for mer enn 14 mrd. ble transportert over disse grenseovergangene.

Transportutvikling har nylig levert en oppdatert næringstransportanalyse for Finnmark fylkeskommune. De næringene som er vurdert er sjømat, dagligvarer, landbruk, petroleum, mineraler og avfall. Dette er de næringene som har mest transport på veiene og over grenseovergangene.



KARTUTSNITTET VISER DE 6 GRENSEOVERGANGENE LANGS VEI MELLOM FINNMARK OG NABOLAND.

TRANSPORTENE OVER STORSKOG (MOT RUSSLAND) ER UBETYDELIGE.

DE 5 GRENSEOVERGANGENE MOT FINLAND ER:

- KIVILOMPOLO/E45
- KARISGASNIEMI/Rv.92
- UTSJOK/E75
- POLMAK/FV.895
- NEIDEN/RV.92.

TRANSPORTEN OVER E45 (KIVILOMPOLO) DOMINERTE GRENSETRANSPORTEN OG OVER 70% AV NÆRINGS-TRANSPORTENE (MÅLT SOM VERDI) GIKK OVER KIVILOMPOLO.

NORDISKE LAND:

ULIK REGISTRERINGSMETODIKK FOR TUNGTRAFIKK PÅ VEI

I forbindelse med EU-prosjektet «New North» har Transportutvikling AS levert en markedsrapport for godstransport langs vei i de nordlige deler av Finland, Sverige og Norge. Ett av funnene fra rapporten er at de tre landene har en ulik praksis for offentlig registrering av tungtrafikk på vei. Dette kan komplisere analyser av trafikk over grensene, da målestokken for de tyngste kjøretøyene er forskjellig.

- I Norge (Statens Vegvesen) baseres den offentlige registreringen av veitrafikk på lengdegrupper. Gruppene varierer fra kjøretøy kortere enn 5,6 meter til over 24 meter. Ofte defineres tunge næringskjøretøy som biler lengre enn 16 meter. En får da med seg det meste av semier, ordinære vogntog og modulvogntog. Registreringen skjer kontinuerlig på mange målepunkt.
- I Sverige benytter man en omregning til vektgrupper. Ut fra dette klassifiserer man de tyngste kjøretøyene som «svært tunge». Registreringene skjer periodisk og ikke løpende.
- I Finland foretas en gruppering av kjøretøyene basert på kategorier, f.eks. personbiler, semier mv. De tyngste næringskjøretøyene antas å være semier, vogntog og så kalte High Capacity Trucks. Dvs gruppe 4,5 og 9 i tabellen nedenfor. Registreringen skjer kontinuerlig på mange målepunkt.

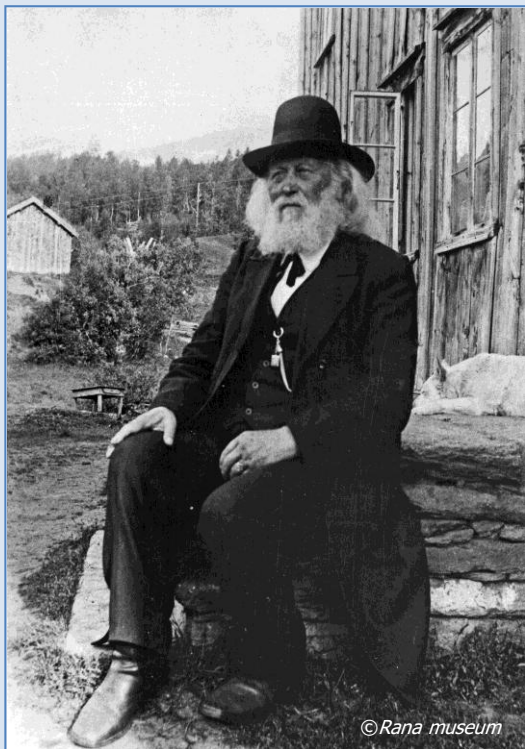


Norway	Sweden	Finland
Published by: Length	Published by: Weight	Published by: Vehicle category
• <5,6 m	• Light vehicles (lätta)	1. Passenger car or van
• ≥ 5,6 m	• Heavy (tunga)	2. Truck without trailer
• 5,6 m – 7,6 m	o Medium heavy (medeltunga)	3. Buses and coaches
• 7,6 m – 12,5 m	o Very heavy (mycket tunga)	4. Truck and semi-trailer
• 12,5 m – 16,0 m		5. Truck and trailer
• ≥ 16,0 m		6. Passenger car and trailer
• 16,0 m – 24,0 m		7. Passenger car and caravan
• ≥ 24,0 m		8. MC
		9. High-Capacity Truck (>76 tons)

Der transporten krysser en grense mellom landene finnes det registreringer i hvert land. Dvs man kan sammenligne Årsdøgntrafikken (ÅDT) for de tyngste kjøretøyene. Ved grensepasseringen kunne man anta at ÅDT-tallene fra registreringene var relativt like. Men slik er det ikke. Både svenske og finske ÅDT-tall for de tyngste kjøretøyene er normalt høyere enn de norske.

Det kan være mange og fornuftige årsaker til dette, men mest sannsynlig inkluderer både svenske og finske tall kjøretøy som er kortere enn 16 meter. Uansett, ville det vært en fordel om offentlig statistikk i tre tett samarbeidene land kunne utformes på en slik måte at tallene ble mer ensartede og forståelige for både profesjonelle og ikke-profesjonelle.

GRENSEKRYSSENDE JERNBANER – PLANER FRA 1870



I dag finnes det én grensekryssende jernbane i Nord-Norge, Ofotbanen med utgangspunkt i Narvik. Ofotbanen ble åpnet i 1903. De første planene om jernbane østover ble imidlertid lansert 30 år tidligere, litt lengre sør i fylket.

Ole Tobias Olsen (1830-1924) fra Bjellånes i Dunderlandsdalen (Rana kommune) var en mangfoldig person, og det var kanskje presteutdannelsen og kontakt med høyere makter som ga han mot og kraft til å engasjere seg i jernbanespørsmål, - slik at han i ettertid bl.a. ble kjent som Nordlandsbanens far.

Etter et opphold i England i 1862 oppsto ideen om en jernbane i hans hjemfylke. I følge Store Norske Leksikon beskriver han dette selv på følgende måte: *"Under et Ophold i England i 1862 fik han Oplysning om i hvilken overordentlig Grad Landets Jernbaner siden 1825 havde forøget Betydningen af de engelske Fiskerier og lededes herved på Tanken om Muligheden af ved Anvendelse af et saadant Transportmiddel at hæve Betydningen af de nordlandske Fiskerier."*

Ole Tobias Olsen (Kilde: Rana Museum)

10 år senere utvidet O.T.Olsen sine perspektiver da han la frem planer om jernbane til St. Petersburg for de store fiskeforekomster som fantes utenfor Nordland. Han etablerte de første tankene om øst-vest jernbaneløsninger som i dag er høyst aktuelle. O.T. Olsen skisserte rundt 1881-82 en jernbaneløsning fra Mo via Haparanda/Tornio og St. Petersburg til Kina, - 25 år før den Transibirske jernbanen ble åpnet og 35 år før det var mulig å kjøre til Kina.

Tålmodighet er viktig når man arbeider med jernbane, og i november 1923 vedtok det norske Stortinget at Nordlandsbanen skulle bygges til Bodø, stort sett den samme traseen som han selv personlig hadde handmål og staket ut mange 10 år tidligere. Året etter døde Ole Tobias Olsen.

INGEN NORD-NORGE BANE?

KVU Nord-Norgebanen ble utarbeidet av Jernbanedirektoratet i perioden 2022-2023. Høsten 2024 ble det lagt frem en ekstern kvalitetssikring (KS1) av KVUen der man anbefalte å gjøre minst mulig.

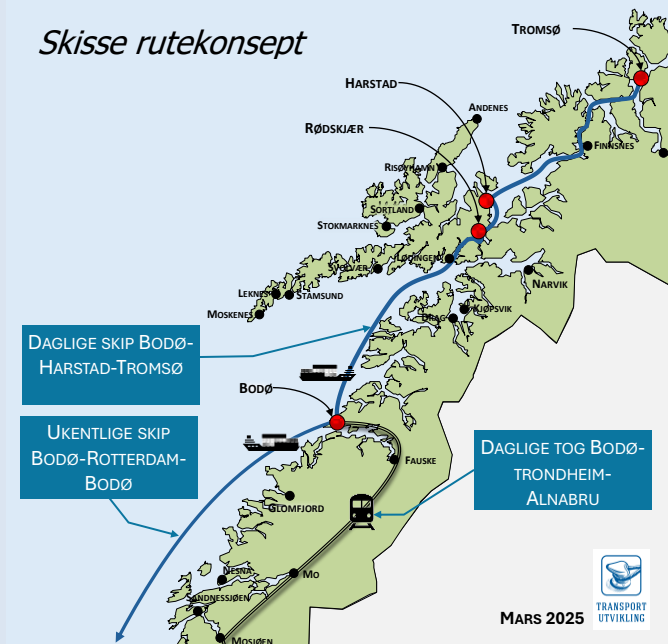
«Vår samfunnsøkonomiske analyse viser at det er ulønnsomt å bygge en ny jernbane nord for Fauske, på grunn av begrenset nytte, høye kostnader og store konsekvenser for natur, miljø og reindrift. Av konseptene i KVU anbefaler vi nullalternativet. På Nordlandsbanen og Ofotbanen er det udekkede etterspørselsbehov for mer godskapasitet, og vi anbefaler at man starter nye utredninger for å finne gode konsepter for å utvikle disse banene videre.» (Fra sammendraget i dokumentet Ekstern kvalitetssikring KS1 -KVU Nord-Norgebanen, 17.10.2024)

I sitt utkast til partiprogram har nåværende regjeringsparti lagt til grunn at *«Arbeiderpartiet har som mål å utvikle jernbanen i nord og bygge Nord-Norgebanen.»* Programmet skal vedtas på Arbeiderpartiets landsmøte 3.-5. april. Så får vi se.



NY SJØRUTE MED TOG- OG BÅTTILKNYTNING I BODØ

Skisse rutekonsept



Havnene Bodø, Harstad og Tromsø arbeider, sammen med transportører og kunder, for å etablere en grønn godskorridor for enhetslaster mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Arbeidet skjer innenfor rammen av Grønt Skipsfartsprogram, og Transportutvikling er engasjert i arbeidet med å vurdere markedet.

Konseptet er basert på nullutslipps sjøtransport mellom Tromsø-Harstad-Bodø, og jernbane Bodø-Oslo (Alnabru). Sjøruten mellom Bodø-Harstad-Tromsø vil betjenes av to båter, og ha daglige avganger. I tillegg planlegges en kopling mot en sjøgodsrute som skal gå ukentlig mellom Rotterdam og Bodø.

Ta gjerne kontakt med Transportutvikling og Stig Nerdal (stig.nerdal@transportutvikling.no/958 71905) for innspill i forbindelse med markedsvurderingen.

KORT OM TRANSPORTUTVIKLING AS

VI ER ET OPERASJONELT KONSULENT- OG RÅDGIVINGSSKAP INNENFOR PRIMÆROMRÅDENE TRANSPORT OG LOGISTIKK. VÅRE RÅDGIVERE HAR LANG ERFARING FRA NÆRINGSLEVET 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.