

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

God Jul og Godt Nyttår



FF «GEOLOGEN» SJØSATT

Transportutvikling AS bistår Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) med kontrahering og byggetilsyn av det nye forskningsfartøyet FF «Geologen». Den 23. november 2022 ble fartøyet sjøsatt ved byggeverftet OY Kewatec Aluboa i Helsinki, Finland.

Frem til uke 51 vil en omfattende testing av fartøy og utrustning foregå, før en rundt årsskiftet seiler til Bergen for avsluttende arbeid og sertifisering. Fartøyet forventes å bli overlevert NGU medio/ultimo januar. Da gjenstår opplæring av besetning, testkjøring og innstilling av hydroakustisk utstyr for geologi og geofysisk. Fartøyet forventes å være i operasjon våren/forsommeren 2023.

FF «Geologen» sjøsettes (Foto: Transportutvikling AS)



Hovedspesifikasjoner:	
Byggenummer	806
Navn/kjennesignal	FF «Geologen»/LGZH
Type	Forskningsskip
LoA	23,9 m
Bredde	6,0 m
Br.tonn	116,261
Fartsområde	Liten kystfart
Hastighet	18 knop
Fremdriftsmaskineri	Hybrid (biodiesel/batteri)
Hv.motorer	2 x Yanmar 6AYEM-GTWS, 670KW
Generatorsett	2 x Perkins Sabre, 422TGM Stamford PM1441, single phase 50Hz, 22,9 KVA
Batteri	Corvus Dolphin
Utrustning	Hydroakustisk utstyr for geologi og geofysisk, EM2040, EM712, SVS AML Micro X, Topas PS 40, Hipap 325P, Seapath 130, MGC Compass, JB7, KVM matrix, ROV m.m.
	A-ramme, Kran og vinsjer m.m.

SJØMATKARTET 2021
ER FERDIG UTVIKLET
SE SIDE 2

FREMTIDENS BATTERIELEKTRISKE HURTIGBÅT
ENERGIEFFEKTIVITET OG HØY TRANSPORTSTANDARD
SE SIDE 3

SJØMATKARTET 2021

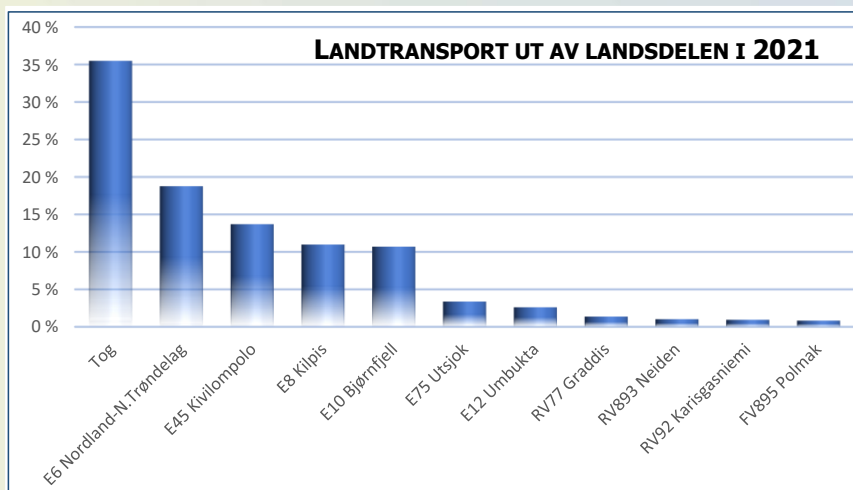
I 2021 var det ca. 200 aktører i Nord-Norge som mottok fangst tilsvarende mer enn en vogntogenhet. Det var 20 lakseslakterier i landsdelen (19 i 2020).

Kartet viser inn- og utgående sjømatrelatert veitransport i 2021. Tykkelsen på veimarkeringene indikerer transportvolumet målt som årsdøgnetrafikk med tunge næringskjøretøy (ÅDT(V)).

Sjømattransport over 10 av 12 grensestasjoner

Nord-Norge har 12 grensestasjoner mot Sverige, Finland og Russland. Det er registrert transport på 10 av disse. To er døgnaåpne (Kivilompolo og Kilpisjärvi). Kivilompolo (E45) hadde mest transport. Deretter kom Kilpisjärvi (E8) og Bjørnfjell (E10).

Ca. 46 % av landtransportene med ferdigprodukt går over en av grensestasjonene. De øvrige følger E6, Ofotbanen eller Nordlandsbanen sørover.



SKIPSBESIKTIGELSE MS «KJØPSVIK»

Transportutvikling gjennomførte i oktober en besiktigelse av fartøyet «MS Kjøpsvik». Kjøpers megler ønsket en tredjeparts tilstandsrapport, og Transportutvikling gjennomførte besiktigelsen. Formålet med oppdraget var utarbeidelse av en tilstandsrapport der bl.a. følgende forhold skulle kommenteres:

- Vedlikehold og tilstand på motor, gir, motorrom og annet teknisk utstyr
- Tilstand overbygg, interiør
- Elektronisk utstyr og ekstrautstyr

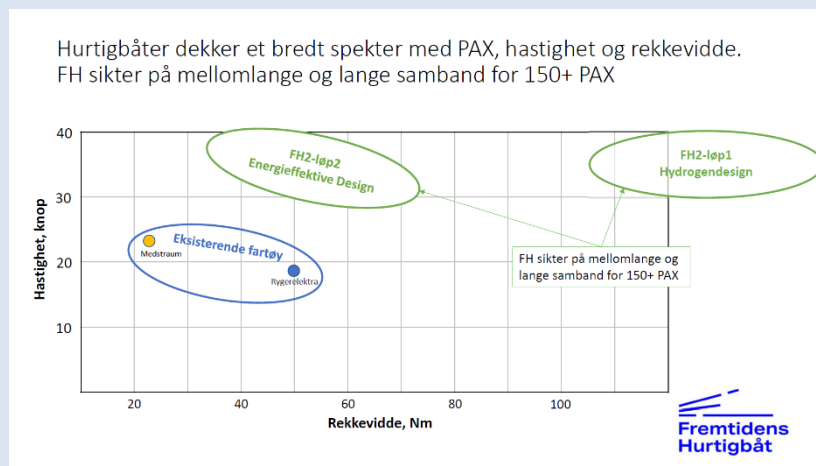
Leveransen bestod av tilstandsrapport med bilder og kopi av sertifikater for båten.



FREMTIDENS HURTIGBÅT – ENERGIEFFEKTIVITET OG HØY TRANSPORTSTANDARD

Batterielektriske båter har eksistert i mange år, - også hurtigbåter, selv om de ikke er spesielt «hurtige». Hver gang det dukker opp en slik båt, presenteres det som en betydelig innovasjon, og at man nærmest har løst en global utfordring. Det har en ikke. Det finnes p.t. ingen slike fartøyer som tilfredsstiller god transportstandard for lange ruter, mange anløp, korte stopp, høy fart og samtidig er energieffektive.

Prosjektet «Fremtidens hurtigbåt», som er et initiativ fra fire fylkeskommuner (Trøndelag, Vestland, Nordland og Troms og Finnmark), fokuserer på hurtigbåter som skal operere batterielektrisk og ha null utslipp.



Det er imidlertid ikke dette som er prosjektets og fremtidens utfordring, -men at de skal ha lang rekkevidde, ha høy hastighet og samtidig redusere energibehovet med mer enn 30% sammenlignet med dagens referansefartøy.

Det er altså energieffektive hurtigbåter som er utfordringen, - ikke at de skal gå på strøm. Det har både gressklippere og mix-mastere gjort i årevis.

(Figurkilde: Rolf. O. Jensen, prosjektleder Fremtidens Hurtigbåt)

Hadde vi i tillegg lagt inn en fjerde variabel, transportstandard for passasjerer, ville det oppstått ytterligere utfordringer i mange ruter. Hurtigbåter opererer ofte over lange avstander og har flere korte stopp. Energibehovet ved driften av fartøyene er i tillegg svært høyt, og det er ikke tid til å lade batteriene uten at transporttiden øker og passasjerene må vente uforholdsmessig lenge. Dette vil redusere den transportstandard passasjerene ønsker.

Skal man opprettholde ruter som i dag, med høy attraktivitet og god standard for passasjerene, vil det måtte brukes flere virkemidler. Teknologiutvikling med bedre batterier vil nok bidra. Men de viktigste virkemidlene vil være energieffektive fartøyer, skipsdesign som kan bidra til å bære tung batterivekt og raske automatiserte batteribytter via flytende terminaler.

Et konsept for en flytende batteribytte-terminal skal utvikles av initiativtakerne. Her utlignes tidevannsforskjellene mellom fartøy og terminal, slik at en effektiv bytteoperasjon kan gjennomføres. Dette konseptet, sammen med energieffektive fartøyer, vil bidra til å opprettholde høy transportstandard, samtidig som flere andre fordeler oppstår. Andre fordeler er bl.a. økt nyttelast om bord, økt levetid for batterier, samt at den flytende terminalen kan benyttes til både passasjerfasiliteter, lager og kaiplass for andre båter.



Det blir spennende å se hvor den første terminalen kommer, - i Norge eller i utlandet?

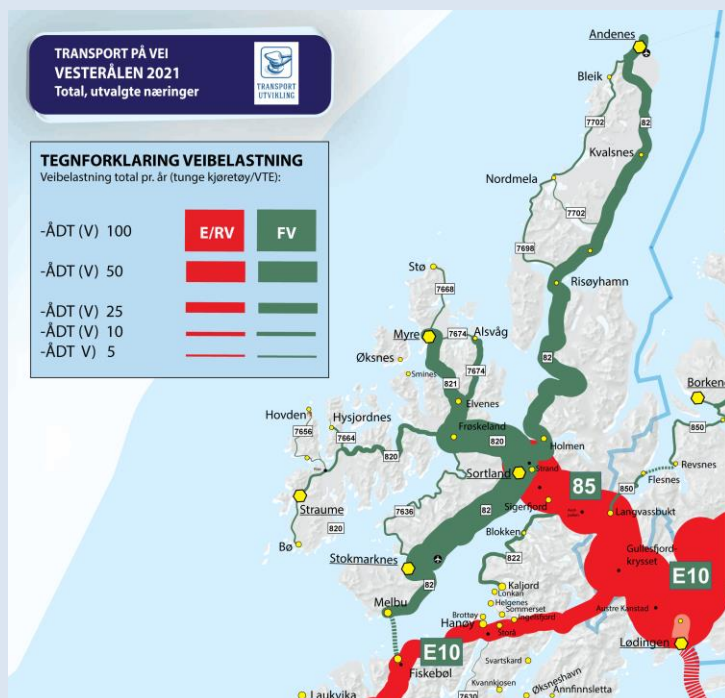
Multipurpose floating battery replacement terminal
Design: Ola Liloe-Olsen

VEIPAKKE VESTERÅLEN

Næringslivet i Vesterålen er avhengig av bedre fylkesveier for å utvikle seg videre. Vesterålen næringslivssamarbeid (VNS) har initiert et arbeid for å utvikle en veipakke for regionen. Sammen med Vesterålen Regionråd, skal VNS utarbeide et kunnskapsgrunnlag for arbeidet. Transportutvikling AS og Nordlandsforskning har utarbeidet grunnlaget for en slik veipakke.

Vesterålsregionen har mange veier med dårlig standard. Flere forhold ble utredet i prosjektet, bl.a.:

- Utvikling av veiinfrastruktur, spesielt fylkesveier
- Viktige veitrasevalg i regionen og i kommunene
- Transporttilknytninger inn og ut av regionen
- Analyse og visualisering av godsstrømmer på regionens veier
- Næringsutvikling og fordeler for reiselivet
- Vekstmuligheter, verdiskaping og regionforstørring
- Klima, miljø og bærekraftige transportløsninger



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.