

NY NULLUTSLIPPSFERGE PÅ RANDSFJORDEN

Randsfjordsambandet er et fylkeskommunalt fergesamband i Randsfjorden i Oppland. Sambandet betjenes i dag av en 70 år gammel dieseldrevet ferge. Fergen eies og drives av Oppland fylkeskommune. Høsten 2017 besluttet fylkeskommunen at det skulle gjennomføres et forprosjekt hvor bl.a. anskaffelse av nytt miljøvennlig materiell skulle vurderes. Transportutvikling AS ble tildelt prosjektet. Fylkestinget i Oppland vedtok i desember 2018 at det skal investeres i en ny nullutslippsferge med batteridrift i henhold til anbefalingene i rapporten fra Transportutvikling AS.

I april 2019 ble arbeidet med kontrahering av ny ferge startet opp. Transportutvikling AS ble engasjert til å yte Oppland fylkeskommune praktisk og faglig bistand ved kontraheringen. Planlagt driftsoppstart for den nye fergen er sommeren 2021. Den nye fergen er designet av Siv.ing. Ola Lilloe-Olsen. Den er en katamaran med stålskrog og skal driftes batterielektrisk.

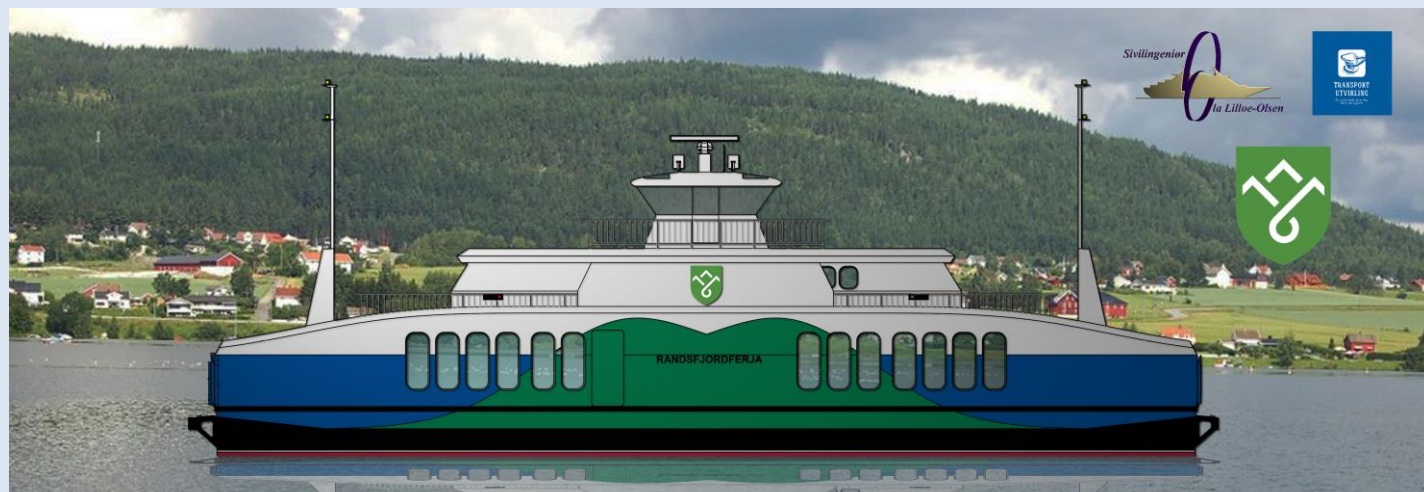


Leverandørkonferanse den 28. mai

Den 28. mai 2019 inviteres interesserte skipsverft til leverandørkonferanse på Granavolden Gjæstgiveri på Gran i Oppland. Her vil prosjektet bli presentert. Det vil bli gjennomført en befaring på Horn fergeleie og anledning til 1-1 samtaler mellom verft og oppdragsgiver/prosjektleder.

Utfordrende leveranse

Leveransen er utfordrende på flere måter. For det første er Randsfjorden en innsjø uten tilknytning til hav. Dette betyr at fergen må produseres i seksjoner og seksjonene transporteres til Randsfjorden langs vei for sammenstilling og testing. Sammenstillingsprosjektet vil føre til at et midlertidig «skipsverft» etableres langs fjorden i en kort periode. For det andre er Randsfjorden islagt i deler av året. Dette krever spesielle konstruksjonsmessige hensyn og tilpasning av bobleanlegget langs seilingsleden.

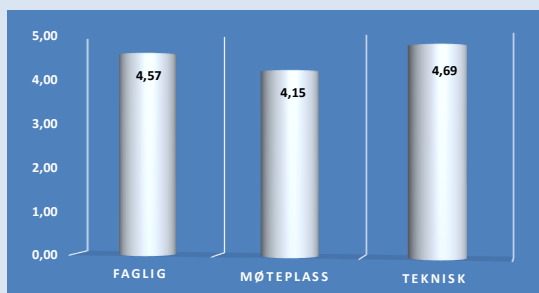


Foreløpig design ny Randsfjordferge (Design Ola Lilloe-Olsen)

SJØMATTRANSPORT FRA KYST TIL MARKED

De fleste mener at sjømatnæringen kommer til å vokse kraftig i årene fremover og at det meste av veksten vil komme i de tre nordligste fylkene. I dag kommer 40 % av all sjømat fra Nord-Norge. Sjømataktørene, bl.a. 200 fangstmottak og 19 lakseslakterier, er lokalisert i hele landsdelen og i nærhet til ressursene. Aktørene transporterer i stor grad sine produkter ut av landet til et internasjonalt marked. Den 10.-11. april 2019 arrangerte Transportutvikling AS konferansen «Sjømattransport fra kyst til marked», på Scandic Ishavshotell i Tromsø.

20 foredragsholdere tok opp problemstillinger i forhold til sjømat og transport, og om vi har/vil få transportløsninger som er i stand til å håndtere vekst, - og beholde og øke verdiskapningen. Flere av foredragsholderne fokuserte på mangler ved transportløsningene og infrastrukturen, bl.a. fylkesveier, fergeavvikling, sammenheng/samhandling mellom de forskjellige deler av en transportløsning mv. Nye og spennende løsninger ble presentert, bl.a. konserveringsmetoder fra BluWrap og slaktebåten Norwegian Gannet. Debatten på dag to (*Trafikkfarlige vogntog på veier med varierende standard*) ble svært godt mottatt under Geir Mos kyndige ledelse.



Tilbakemeldingene etter konferansen var positive. På en skala som gikk opp til 5, fikk både det faglige innholdet og gjennomføringen svært god karakter. Det ble imidlertid kommentert at det ble satt av for kort tid til spørsmål og kommentarer fra salen. Det skal vi rette på neste gang.

Evaluering

Det planlegges en ny konferanse neste år. Det er foreløpig ikke avklart hvor den vil bli avholdt. Vi takker alle støttespillerne, med Troms fylkeskommune i spissen, som gjorde det mulig å gjennomføre årets «sjømattransportkonferanse» i Tromsø.

*Under middagen underholdt
Kristian Figenschow
fra Hålogaland teater*



NY INTERMODAL RUTE PLANLEGGES

Narvikterminalen er Nord-Norges største bil/baneknutepunkt. Hver dag er det over 100 inn-/utgående tunge kjøretøy som benytter terminalen. Terminalen er samlokalisert med Narvik havn, noe som gir gode muligheter for å utvikle nye og miljøvennlige bane-sjø konsepter. Som følge av terminalens beliggenhet, er veiinfrastrukturen nord for Narvik blant de tyngst belastede tungtrafikkstrekningene i Nord-Norge. Potensialet for overført trafikk fra vei til sjø er derfor stort. Det arbeides i dag med en ny sjørute basert på enhetslast over Narvikterminalen.



Narvik havn er en av Norges største havner, og det håndteres mer enn 20 millioner tonn tørrbukk hvert år. Gods som bringes inn og ut av Narvikterminalen transporteres med bil. En ny sjørute er ikke i konkurranse med andre sjøtransportører. Transport (container eller annen lastbærer) som overføres til sjø vil representere en miljøgevinst, et bidrag til å redusere ulykker og øke fremkommeligheten på veien.

Den planlagte ruten fokuserer i utgangspunktet på industri, varegrupper som tåler lang transporttid og transporter som bl.a. av miljømessige hensyn ønskes flyttet fra vei. Andre næringer, som f.eks. sjømat, vil kunne representere en mulighet når konseptet kommer i drift.

Ruten vil bygges suksessivt opp, der en starter med et mindre fartøy og to-tre rotasjoner i uken. Ruten vil styrke jernbaneløsningene i Narvik og være tilpasset de togruter som allerede eksisterer. Det vil ikke være behov for endringer av jernbanetilbudet eller havneinfrastrukturen.

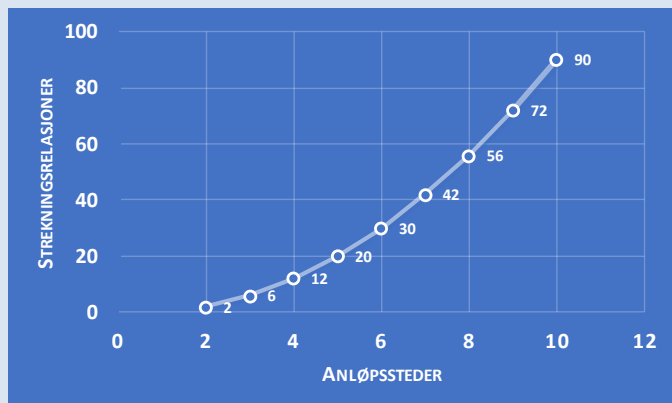
Kartet nedenfor viser et mulig markedsområde (blått felt) for sjøruten. Ruteopplegget, med anløpssteder, fartøy, kapasitet, frekvens og anløpstidspunkt er under arbeid. Da konseptet er under utvikling, kan slike forhold tilpasses i samråd med interesserte vareeiere, samlastere og andre.



FERGEKAPASITET – KOMPLISERT MED MANGE ANLØP

Det finnes rundt 120 fergesamband i Norge og alle er avhengig av kapasitet, frekvens og standard som tilfredsstillende behovene til befolkning og næringsliv. Fergene «pendler» normalt mellom to anløpssteder, -men en god del har flere anløp. I de tilfeller hvor flere anløpssteder er involvert, er kapasitetsvurderingen mer komplisert enn ved få anløpssteder.

Transportutvikling AS har i flere tilfeller vurdert kapasiteten på fergesamband med «kompliserte» anløpsstrukturer, i form av flere anløp. Delstrekninger med relativt lite trafikkvolum vil f.eks. påvirke kapasiteten på hovedstrekninger i sambandet.



Figuren til venstre viser hvordan antallet strekningsrelasjoner (til og fra et sted) endrer seg med antall anløp i sambandsstrukturen.

Forutsatt at alle steder anløpes i begge retninger har man i det «vanlige» tilfellet med to anløpssteder kun to strekningsrelasjoner (frem og tilbake). Med 4 anløpssteder har man 12 strekninger og med 6 anløpssteder øker dette til 30 transportstrekninger.

Kort om Transportutvikling AS

VI ER ET OPERASJONELT KONSULENT- OG RÅDGIVINGSSELSKAP 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 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. UTVIKLING AV TERMINALHÅNDBØKER FOR HAVNER. VI UTFØRER OGSÅ FoU TJENESTER I SAMARBEID MED UNIVERSITETER, HØYSKOLER OG ANDRE FoU INSTITUSJONER.