



FOCUSED CONSULTANCY SERVICES
TRANSPORT AND LOGISTICS



TRANSPORTUTVIKLING AS

NYHETSREV - NOVEMBER 2021

GRØNT KNUTEPUNKT 68°N – NYTT UTVIKLINGSPROSJEKT

I Norge skaper transportsektoren ca. 25% av klimagassutslippene. Transport fører også til andre eksterne effekter som påfører samfunnet kostnader, - ulykker, slitasje på infrastruktur osv. Utviklingen av miljøriktige transportløsninger har gjerne fokusert på enkeltstående elementer i transportkjeden, -f.eks. kjøretøy med batteridrift, båter/ferger som omdanner hydrogen til strøm via brenselceller, landstrøm til havner o.l.

Men, brukerne av transport er ofte avhengige av transportløsninger som omfatter flere elementer i logistikkjeden, - f.eks. bil, båt, terminaler/havner og tog. Når en er avhengig av flere transportledd, og bærekraftmålene gjelder generelt, bør man fokusere på logistikkjeden, - herunder omgivelsesfaktorer som påvirker kjedens bærekraftige effektivitet. Selv om ett ledd i kjeden fungerer godt, kan kjeden som helhet være ineffektiv, - også ut fra bærekraftsmål.

Ambisjon -nullutslipp, reduserte eksterne kostnader og kommersielt attraktivt

Forskningsrådet har bidratt med forprosjektmidler til planlegging av et hovedprosjekt.

I hovedprosjektet tar en sikte på å utvikle og teste en forretningsmodell der flere transportmidler og elementer i logistikkjeden rundt et større terminalknutepunkt inngår. Ambisjonene er bl.a. å utvikle en bærekraftig «sone» rundt terminalen, redusere andre eksterne kostnader ved transport og gjøre løsningen kommersielt attraktiv for kjøpere av transport.

Løsningen skal med lav-/nullutslippsteknologi bidra til bærekraftige, smartere og sikrere multimodale transporter for næringslivet ved at transport på vei flyttes over til sjø og bane.

Case Narvik

For å operasjonalisere den konseptuelle ideen, utvikles prosjektet rundt en konkret logistikk-hub i Nord-Norge. Narvikterminalen er Nord-Norges største trafikknutepunkt med integrerte transportfunksjoner. Løsningene benyttes av næringslivet og de kan utvikles videre i tråd med målsettingene i prosjektet.

Det tas utgangspunkt i utviklingen av et nytt bærekraftig båt-bane konsept, der bl.a. havner/terminaler inngår som viktige partnere.

Vi trenger flere samarbeidspartnere i prosjektet

Flere havner, UIT og enkeltbedrifter ønsker å delta. Men vi trenger flere samarbeidspartnere som kan bidra med kunnskap og ideer; - både transportører, infrastrukturmyndigheter og andre.



ARE II ETTER
30 ÅRS PLANLEGGING (S. 2 OG 3)

NORGES RASKESTE FERGE
OVERLEVERT (S.3)

ARE II – ETTER 30 ÅRS «PLANLEGGING»

Litt forenklet kan man si at det i dag opereres med tre «tog systemer» med enhetslast mellom Narvik og Sør-Norge/Sør-Sverige. CargoNet har tog som går til Alnabru og Malmø. Til Alnabru kaller vi gjerne togopplegget for ARE I, siden det var den opprinnelige navngivningen. Nyvinningen til Malmø har fått navnet ARE Seafood.

I tillegg til disse to har Schenker en togrotasjon mellom Narvik og Alnabru kalt NRE (North Rail Express). Dette er omtrent det samme opplegget som ARE I, men med færre tog i drift.

NRE togene trekkes også av lokomotiver fra CargoNet.



Arctic Rail Express (ARE) I, II og III

Tidlig på 90-tallet opererte NSB Gods (nå CargoNet) med flere ARE-konsept, som suksessivt skulle utvikles:

- ARE-I, som i hovedsak er dagens togsystem mellom Narvik og Alnabru
- ARE-II, som var direkteforbindelsen mellom Narvik og Kontinentet
- ARE-III, var en togrotasjon mellom Narvik og Russland, via Haparanda/Tornio

ARE-I kom i gang i 1993, og ble nok mer vellykket enn man tenkte seg da. ARE-II og ARE-III kom aldri skikkelig i gang, selv om det ble kjørt enkeltransporter både til Malmø, Padborg og Russland.



Gamle ARE II

På 90-tallet var ARE-II konseptet et direktetog fra Narvik til Padborg (distribusjonsterminal Danmark/Tyskland), uten å gå veien om Alnabru på syd. Returen (nord) skulle gå via Alnabru. Dette prosjektet ble ikke satt i drift av flere årsaker. Bl.a. var de daværende volum mindre enn i dag, det var tekniske problemstillinger, utfordringer med retningsbalanse osv.

På slutten av 90-tallet så det ut som ARE-II skulle komme i full drift, og i NSBs årsrapport for 2000 ble det skrevet:

«Arctic Rail Express er tilpasset for frakt av bl.a. fisk direkte fra Narvik til Padborg på 36 timer.»

Fra tanken om ARE-II ble lansert for 30 år siden, har volumene økt betraktelig, både for togtransport og veitransport.

Kartet viser en skisse av ARE-II konseptet fra år 2000, tegnet av tidligere ARE leder og daværende driftssjef for Linjegods i Narvik og Harstad, Geir Harald Brembo.

Nye ARE-II

I slutten av 2021 kommer et nytt togtilbud fra CargoNet, med to nye ukentlige avganger fra Narvik, via Kiruna. 1,5 døgn senere ankommer toget terminalknutepunktet Padborg.

- TUR 1: Avg. Narvik tirsdag kveld, med ankomst Padborg: torsdag 13:30
- TUR 2: Avg. Narvik fredag kveld, med ankomst Padborg søndag 13:30

Når de to Padborg-togene settes i drift integreres ARE Seafood i det nye opplegget.

Fra Padborg går ikke toget direkte til Narvik, men til Alnabru. Deretter går det videre til Narvik. Omtrent som ideen var på 90-tallet.

Flott at denne løsningen nå kommer i gang. Kanskje kommer også ARE-III?
Den ideen er også 30 år gammel.



NORGES RASKESTE «FERGE» OVERLEVERT I HAVØYSUND

Kombifartøyet «Hollandaren» ble overlevert i Havøysund den 4. november. Båten skal settes i drift i Måsøysambandet i Finnmark. Transportutvikling AS har gjennomført anskaffelsesprosessen og byggetilsynet for nybygget.

«Hollandaren» er en katamaran bygget i karbonfiber ved Brødrene Aas verksted. Den er 38 meter lang og kan ta 73 passasjerer. Den har plass til et 50 tonns vogntog, flere personbiler samt pallelast. Fartøyet opererer med rutefart på 26 knop, noe som gjør den til Norges raskeste «ferge».

Fartøyet er kontrahert og eies av fylkeskommunen.

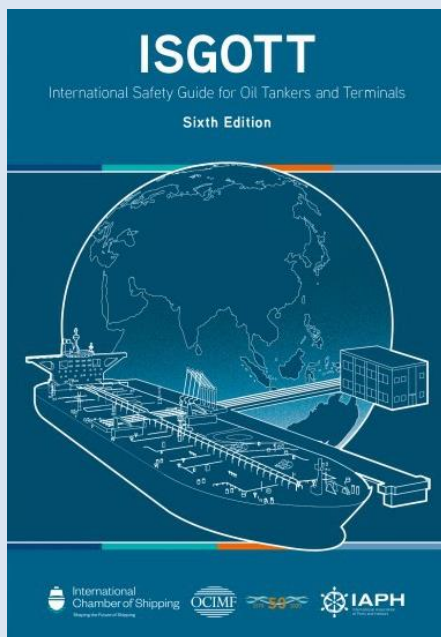


«Hollandaren» ved Brødrene Aas byggeverksted



Fra overleveringen i Havøysund 4.11.21.
Oddvar Rundereim fra Transportutvikling t.h.

ISGOTT - NYE TERMINAL INFORMATION BOOKLETS



Det stilles strenge internasjonale krav til havneiere og operatører. Mange av disse kravene er implementert i norsk regelverk. Retningslinjene i ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) er ikke implementert i nasjonalt regelverk, men flere tankterminaler har tatt dette inn i sine havnereglement. ISGOTT gjelder for oljetankere og oljeterminaler.

Transportutvikling AS har utarbeidet «Terminal Information booklets» for flere tankterminaler i Norge, - både for Circle K og Forsvaret. Vi har nylig oppdatert flere av Forsvarets «booklets» etter den nye ISGOTT koden.

Formålet med håndbøkene er at de skal være et hjelpemiddel for skipper og mannskap om bord i kysttankerne når de ankommer, oppholder seg på og forlater kai- og terminalområdet. Her beskrives bl.a. terminalen, terminalens tjenester, prosedyrer for kommunikasjon, sikkerhetsprosedyrer, farvannsbegrensninger, alarminstruksjoner, fortøyningsplaner mv. For mange havner gjelder i tillegg lokale reglement.

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. 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.:

- MARITIM
- PROSJEKLEDELSE & PROSESSLEDELSE
- HAVNER & TERMINALER
- MARKEDSUNDERSØKELSER & ANALYSER
- KONFERANSER & FAGSEMINAR
- TRANSPORTLØSNINGER
- TRANSPORT & SAMFERDSELSPLANER
- UTVIKLING AV TRANSPORTKNOTEPUNKT
- ØKONOMISKE VURDERINGER & FINANSIELLE LØSNINGER



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.