

Smarte fjordkryssinger

Grønt Skipsfartsprogram

Pia Meling, Massterly



Hett tema!



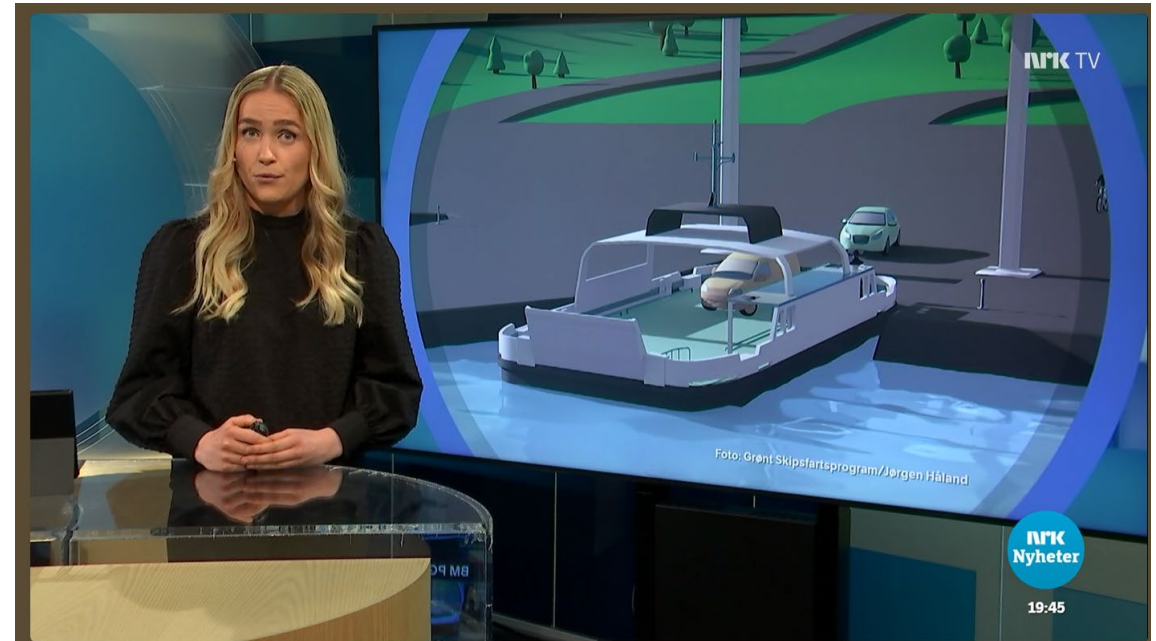
- 1. Dagsrevyen 21
- 2. Angrepet mot Norkart
- 3. Nyhetsmeldinger
- 4. Journalist drept i Midtøsten
- 5. Selvkjørende ferger
- 6. Stemmerett for 16-åringer

Vis mer

I dag – Velger ferger foran dyre veger

I dag – Velger ferger foran dyre veger · 19 min

Debatt om bygging av broer og tunneller.



- 1. NRK Rogaland
- 2. Vil modernisere ferjetrafik...
- 3. Store havvind planer i Nor...
- 4. Borgli kommenterer
- 5. Haaland til City
- 6. DIREKTE 1

Vis mer

I dag kl. 19:45

I dag kl. 19:45 · 14 min

Jeg har til og med fått fan-mail

Bedre ferger framfor bru/tunnel for Dønna og Herøy til Alstahaug

LR Leonid Rødsten <leonid@online.no>
To Pia Meling

You replied to this message on 23.05.2022 18:24.

Fastlandsforbindelse - Presentasjon januar 2022.pdf 1 MB
Hans Meyer ROLAX.pdf 998 KB
DPF Høring Regional Transportplan Nordland.pdf 919 KB
Pendlerundersøkelsen 2013.pdf 794 KB

Jeg har prøvd å få en snakk på telefonen, men det kniper med tid. Derfor sender jeg denne eposten, som du foreslo, med flere vedlegg for å beskrive utfordringa vi har på Helgelandskysten.

Som jeg sa til deg i den lille praten vi fikk onsdag så tente innslaget på Nrk i forrige uke et håp om at noen «der ute» kan hjelpe. Jeg håper du har tid til å kikke på noen av vedleggene og se hva vi sliter med.

Vi har gjennom noen tiår «slitt med» lokalpolitikere og kommuneadministrasjon som trur at en fastlandsforbindelse må til for at folk i kommunene Dønna og Herøy (i hvert fall de av innbyggerne som bor på «hovedøyene») skal overleve. Flertallet av politikerne står på for å få til «den eneste løsninga» bru eller tunnel. Det har opp gjennom åra veksla mellom tre alternativer:

Alt. 1. Veldig lang omveg sørover og nordover, via flere øyer med diverse fyllinger og noen bruer, for å komme til regionsenteret Sandnessjøen i Alstahaug kommune. Dette var den første løsninga som blei lansert for noen tiår sida.

Alt. 2. Verdens dypeste tunnel under Alstenfjorden (ned mot 400 meter under havoverflaten). Dette alternativet (fra Nord-Herøy til Søvik - altså lang omveg fra Dønna) blei valgt av fylket etter en konseptvalgutredning i 2015. Da blei det samtidig vedtatt å utrede et midlertidig hovedfergesamband for Dønna og Herøy i påvente av en eventuell framtidig fastlandsforbindelsen. Etter nærmere utredning blei det i 2017 konkludert med at sambandet Sandnessjøen - Bjørn skulle være hovedfergesambandet. Det går i dag to fergesamband fra Dønna/Herøy (bundet sammen av Åkviksundet bru i 1999) til Alstenøya. Fordelen med satsing på «hovedfergesambandet» er at det går rett inn i regionsenteret. Det betyr at reisende kan sette bilen igjen og reise med ferga rett inn i gågata i regionsenteret. Biltrafikken går fra fergeleiet i Sandnessjøen rett ut av byen. Det andre fergesambandet Søvik - Flostad krysser Alstenfjorden omlag 20 km lenger sør. Her må reisende ta med bilen og kjøre et par mil fra Søvik inn til regionsenteret.

Utredninga den gangen konkluderte med at det var bedre at sambandet Søvik - Flostad innebære en lang omveg for å komme til Sandnessjøen i Alstahaug kommune. Dette var den første løsninga som blei lansert for noen tiår sida. I 2019 lovte penger til denne løsninga. Han lovte penger til utvidet fergeutbud og utvidet fergetrafikk. Helt i tråd med «Grønt Skipsfartsprogram» (2015) som blei lansert av partiene gikk for tunnelen (Alt. 2). Etter utredninga blei det vedtatt å bygge ferger, med diverse fyllinger og bruer. Et alternativ som blei diskutert var å bygge ferger som samferdselsmessig pga lengre reisetid og høyere driftskostnader er mindre attraktive enn tunnelen.

Alle utredninger om slike alternativer har store usikkerheter knyttet til økonomi og miljø. Men Alt 1 med ekstra lange ferger og bruer er også et alternativ som har vært diskutert. Alle alternativene over (unntatt GSP-løsninga - hovedfergesambandet) innebærer en lang omveg for å komme til Sandnessjøen i Alstahaug kommune. Da debatten om framtidig fastlandsforbindelse kom opp igjen i 2017 blei det vedtatt å bygge ferger, med diverse fyllinger og bruer. Et alternativ som blei diskutert var å bygge ferger som samferdselsmessig pga lengre reisetid og høyere driftskostnader er mindre attraktive enn tunnelen. «Pendlerundersøkelsen» viste at pendlere var meget godt fornøyd med å reise med ferger. De fleste pendlere kjører med ferger til Sandnessjøen omlag 20 km lenger sør. Her må reisende ta med bilen og kjøre et par mil fra Søvik inn til regionsenteret. Det betyr at reisende kan sette bilen igjen og reise med ferga rett inn i gågata i regionsenteret. Biltrafikken går fra fergeleiet i Sandnessjøen rett ut av byen. Det andre fergesambandet Søvik - Flostad krysser Alstenfjorden omlag 20 km lenger sør. Her må reisende ta med bilen og kjøre et par mil fra Søvik inn til regionsenteret.

Men for politikerne og administrasjonen var svarene fra pendlere «feil». Resultatet av spørreundersøkelsen blei i hvert fall aldri tatt opp som sak i kommunestyret. I stedet fortsatte arbeidet for fastlandsforbindelsen. Der står vi nå og stamper, med den «forbannede kompakte majoritet» (lett omskrevet av Ibsen). Fastlandsforbindelse er «løsninga» mens det går fortsatt to ferger over fjorden, med begrensa åpningstid og langt fra hyppige avganger.

På toppen av det hele brukes det nå millioner på utredning av «flytebru» (altså flytebru). Blant annet er det kjøpt inn en «utredning» av Menon. Den forteller at satsing på flytebru, med dertil hørende naturrasering med både flytebrua i seg sjøl og en «øyhoppingsveg» over holmer og øyer med fyllinger og bruer fram til flytebrua, er et pluss! I tillegg er det kjøpt inn en «utredning» av Menon. Den forteller at satsing på flytebru, med dertil hørende naturrasering med både flytebrua i seg sjøl og en «øyhoppingsveg» over holmer og øyer med fyllinger og bruer fram til flytebrua, er et pluss!

Jeg legger ved presentasjon av det herlige flytebru-prosjektet. I tillegg til altså «Menon-moro» om flotte bruer i verden. I tillegg legger jeg ved «Pendlerundersøkelsen 2013», som altså flertallet av politikerne i Dønna ikke bryr seg om. I tillegg legger jeg ved pendlernes innspill til Konseptvalgutredninga i 2015. Denne illustrerer godt pendlernes veg til og fra jobb med de to alternativene hovedfergesamband eller tunnel.

Et lite apropos til sist. Hovedargumentet for at vi «må ha fastlandsforbindelse» er Mowis lakseslakteri på Hestøya i Herøy. Som kjent skal oppdrettsnæringa vokse inn i himmelen. Noen ser for seg at det ikke er nok plass til alle de fergene som må til for å frakte laksetrailerne over fjorden. Jeg minner om at Moss - Horten har ti ganger den samla trafikken for Sandnessjøen - Bjørn og Søvik - Flostad til sammen. Strekninga er omlag den samme som Bjørn - Sandnessjøen, og den trafikkeres snart av bare utslippsfrie ferger. Lakseprisene er for tida rekordhøye. Det skyldes blant annet at produksjonen har gått ned som følge av økte problemer med sjukdom; ILA, PDA, hjertesprekk, og rømninger blant annet.

Samtidig jobbes det med å gjøre laksen «grønn». Det vil si den skal fraktes grønnere. Det jobbes det med i flere fora for økt bruk av toget. En lokal aktør har lansert et prosjekt med å frakte laksen i containere med batteribåt fra Mowi (og NoveSea på Lovund) til tog i Mosjøen. Det ville ta bort både utslipp og vogntog. Og tar bort den «viktigste» argumentasjonen for fastlandsforbindelsen.

Jeg legger ved en enkel presentasjon av dette prosjektet, (Hans Meyer ROLAX).

Dette blei langt og detaljert. I tillegg tar jeg gjerne en prat på telefonen om ønskelig. Og uansett: Jobben dere gjør er fantastisk. Innslaget på Nrk deler jeg med mange. Det var for meg, og mange pendlere og fergetilhengere, en fryd å se og høre. Jeg håper dere vil bli mer synlig i framtida. Og jeg hører gjerne fra dere. (Jeg har tegna meg på epostlista deres).

Vennlig hilsen
Leonid Rødsten
Skagaveien 69
8820 Dønna

Reply Reply All Forward 19.05.2022 12:54

“Jobben dere gjør er fantastisk. Innslaget på Nrk deler jeg med mange. Det var for meg, og mange pendlere og fergetilhengere, en fryd å se og høre. Jeg håper dere vil bli mer synlig i framtida”

Det er flere grunner til at vi får oppmerksomhet nå

E24

Børs Aksjelive Tips oss! Logg inn Kjøp E24+ Meny

Fergestrekninger med under 100.000 passasjerer blir gratis

Alle fergereiser på strekninger med under 100.000 passasjerer blir gratis fra 1. juli. Finansministeren mener det kan gjøre små kystsamfunn mer attraktive.



Finansminister Trygve Slagsvold Vedum sier det er lenge siden de hadde ferge på Mjøsa, så gratisferje vil ikke gagne hans hjemfylke Hedmark. For folk langs kysten blir det derimot kutt i kostnadene. Foto: Alf Simensen / NTB

Aftenposten

A-magasinet Oslo Sport Meninger

Se tilbud Sø Meny

Oslo | Fornebubanen

Ny milliardsprek for Fornebubanen

Etter nye runder med ekstern gjennomgang er det klart at Fornebubanen blir enda dyrere og mer forsinket enn planlagt.

Fornebubanen

Fornebubanen kuttes med 250 millioner i revidert budsjett

T-baneprosjektet har gått tregere enn forventet.



Offentlige byggeprosjekter

Budsjettsprek er normalen

Av Arild Aspøy
21/04/2022



Livsvitenskapsbygget ved Universitetet i Oslo er helt normalt med sine budsjettoverskridelser. III. Statsbygg.

Hvorfor startet vi denne piloten?

Kan fremtidens smarte fergesystemer i større grad være et alternativ til utbygging av bro eller tunnel?
Hvordan kan vi oppnå et bedre tilbud enn dagens fergeløsning til brukerne?

- Utvikle troverdige løsninger for konseptet **smarte nullutslippsferger med redusert bemanning**
- Konseptene og strekningene som vurderes skal egne seg for batteri som eneste energikilde
- Utvikle et skalerbart forretningskonsept som kan tilpasses nasjonale og internasjonale forhold



Bidra til å nå målene for transportsektoren

ET EFFEKTIVT, MILJØVENNLIG OG TRYGT TRANSPORTSYSTEM I 2050



Mer for pengene



Effektiv bruk av ny teknologi



Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål



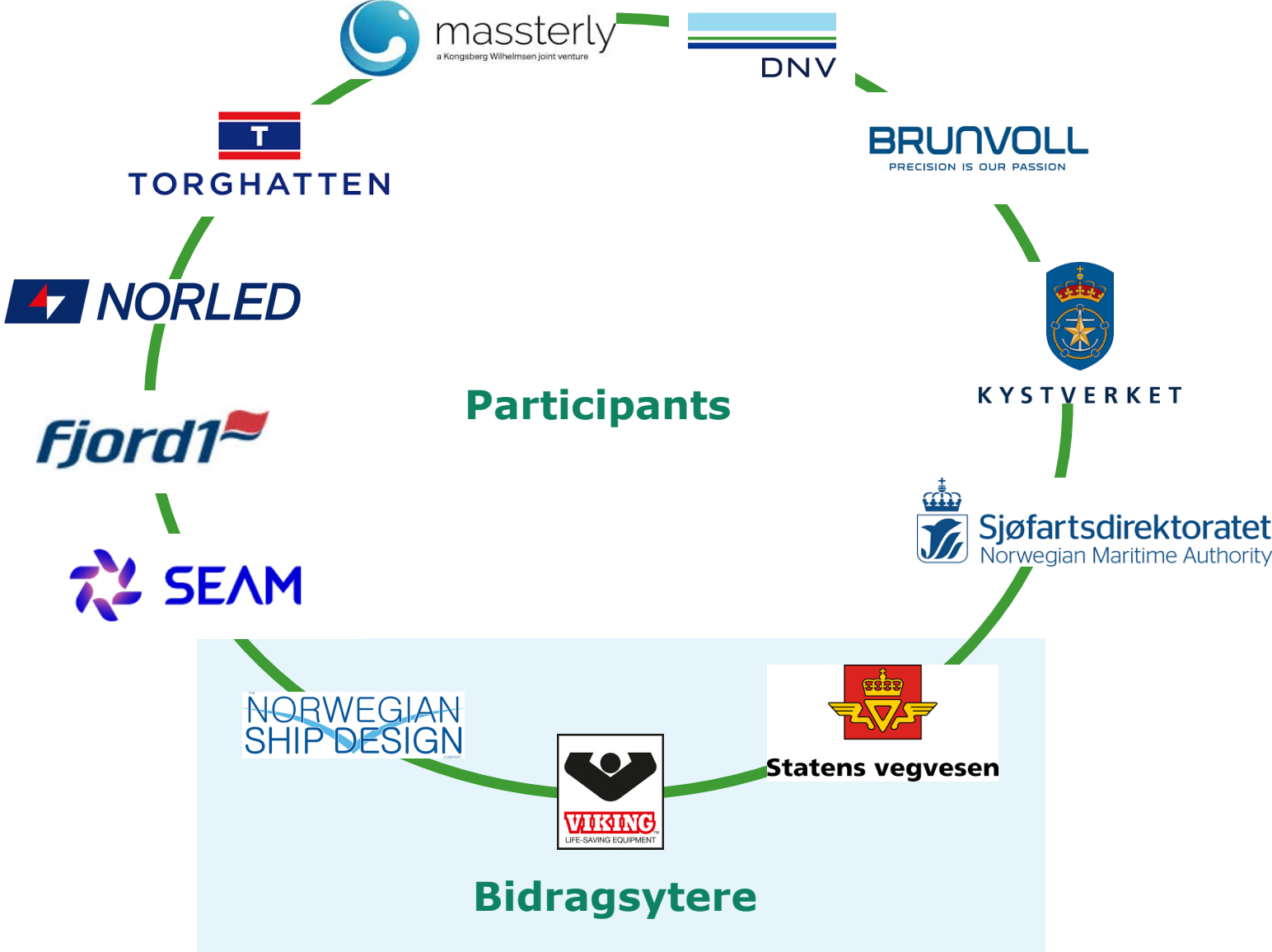
Nullvisjon for drepte og hardt skadde



Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Nasjonal transportplan 2022–2033

Deltakere og bidragsytere i Piloten



Vi har analysert tre ulike konsept

Konsept A

- 10-15 min. overfart
- Stor variasjon i trafikk
- Flere "datterfartøy"
- Landbasert redningsentral
- Drift av en flåte
- Kontrollsenter på land

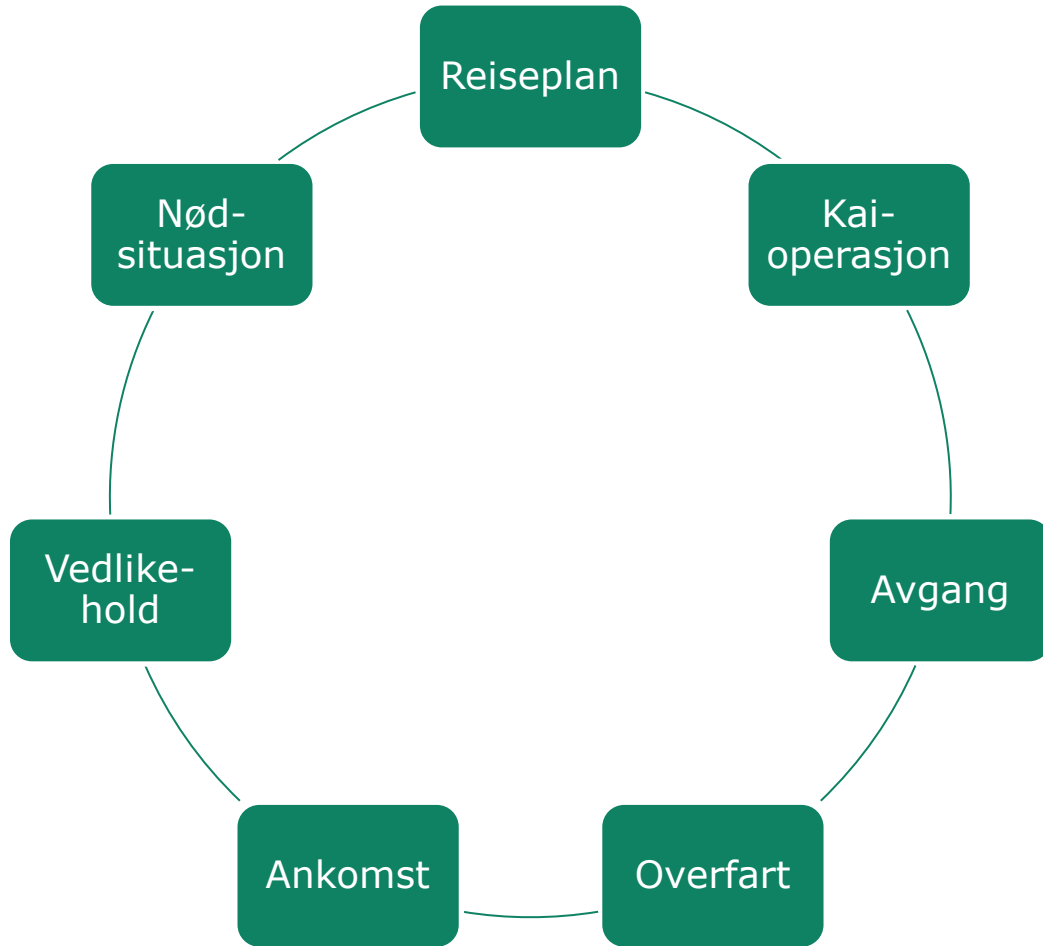
Konsept B

- 25-30 min. overfart
- Høy trafikk
- Et "moderfartøy" (til redning)
- Flere "datterfartøy"
- Drift av en flåte
- Kontrollsenter på land

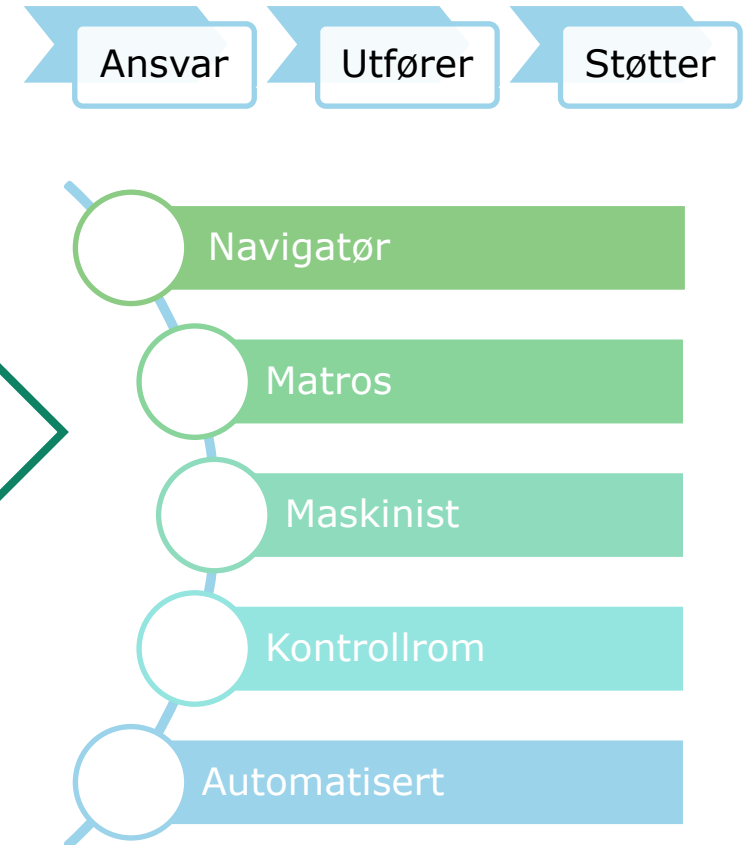
Konsept C

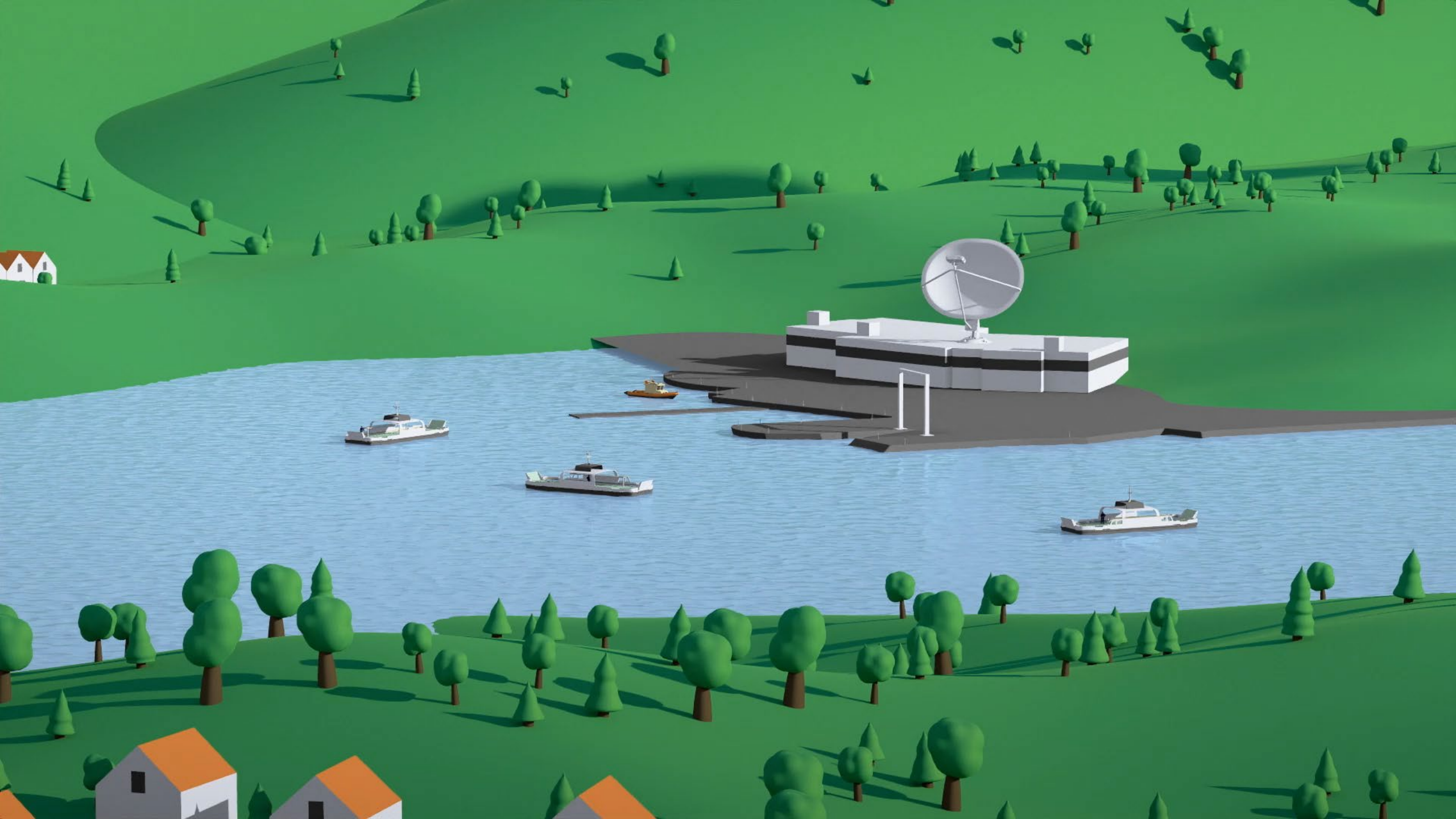
- Mange ulike anløp (bestilling)
- Stor variasjon i type last/passasjerer
- Ett fartøy
- Automatisk ruteberegning og bestilling av plass på fergen
- Støtte fra sentral på land

Operasjonsfaser med funksjonstildeling



Prosesser & Funksjoner





Konklusjoner fra piloten

- Utviklingskontrakter
- Optimalisering & godkjenning av transportsystemer
- Vurdere grenseskillene for ansvar for nødvendig infrastruktur på land (strøm, 5G)
- Reduser behandlingstiden for risikobasert godkjenning (alternative løsninger)
- Aksellerer utviklingen av et teknologitilpasset regelverk



Du er her: [Forsida](#) • [Aktuelt](#) • [Pressemeldingar](#) •

Ny ferjekontrakt for E39 Lavik–Oppedal legg til rette for autonome ferjer

Ny ferjekontrakt for E39 Lavik–Oppedal legg til rette for autonome ferjer

Pressemelding | Dato: 07.06.2022

| Nr: 82/22



NORWAY

SWEDEN

FINLAND

Helsinki

Stockholm

St. Petersburg

ESTONIA

LATVIA

LITHUANIA

Vilnius Minsk

BELARUS

UNITED KINGDOM

IRELAND

DENMARK

Copenhagen

North Sea

Baltic Sea

GERMANY

POLAND

Warsaw

UKRAINE

Oslo

Hamburg

Berlin

Brussels

Paris

Moscow

Kiev

Takk for oppmerksomheten!

Pia Meling

Pia.Meling@massterly.com

+47 957 703 25