



La fjorden bli veien!

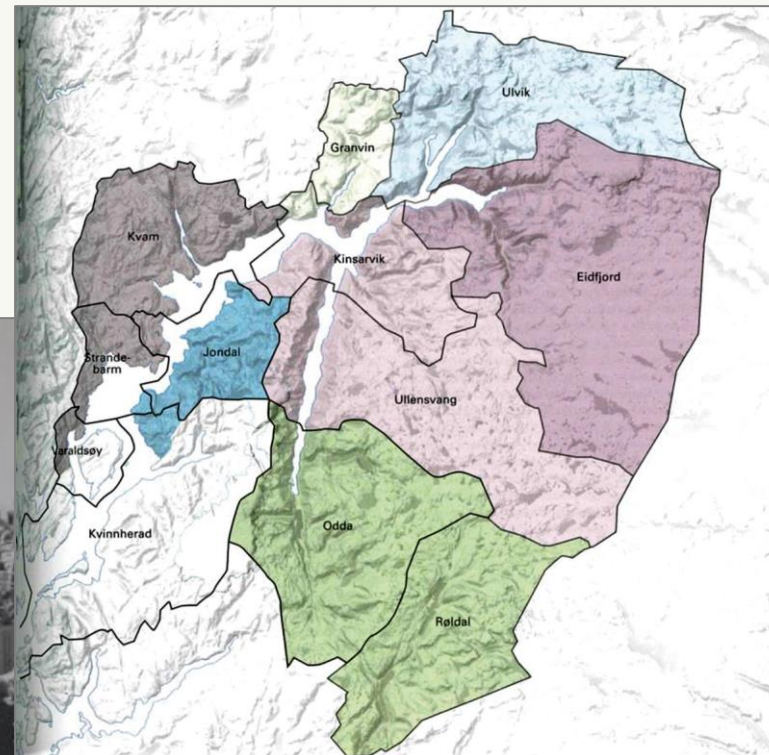
Utfordringar og moglegheiter knytt til
maritim mobilitet



Korleis jobbar Asplan Viak med maritim mobilitet?



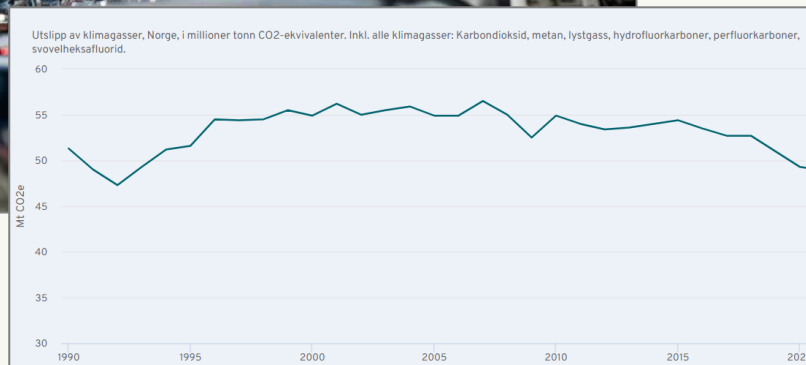
Transport før



Seinare



Og no..



Vil stramme inn bygging på myr og skog

Miljødirektoratet vil gjøre det vanskeligere å ta av myr og skog for å bygge boliger og kjøpesentre. Målet er mindre utslipp av klimagasser.



Hallvard Norum
Journalist

Publisert 3. juli 2020 kl. 11:18
Oppdatert 3. juli 2020 kl. 15:23



Artikkelen er mer enn to år gammel.

MER KREVENDE: Å bygge boliger på myr, som her på Nannestad i Viken, kan bli vanskeligere å få tillatelse til i framtida.

FOTO: TRULS ALNES ANTONSEN / NRK



Henrik Lissmann

Maritim mobilitet



Utfordringar

Her sponses hver passasjer med 1400 kroner per billett

Massive protester og penger fra regjeringen fikk fylkesrådet i Nordland til å videreføre hurtigbåtrutene Bodø-Helnessund og Dønna-pendelen i 2015. Men i snitt reiser kun 17 og 11 passasjerer per tur.



GLISSENT: Bodø-Helnessund, som går tre dager i uka, koster fylkeskommunen cirka 7 millioner kroner i året, og har rundt 5000 passasjer hvert år.
FOTO: HARALD KROGTOFT / NRK



Adrian Dahl Johansen
Journalist

Publisert 16. des. 2014 kl. 06:22

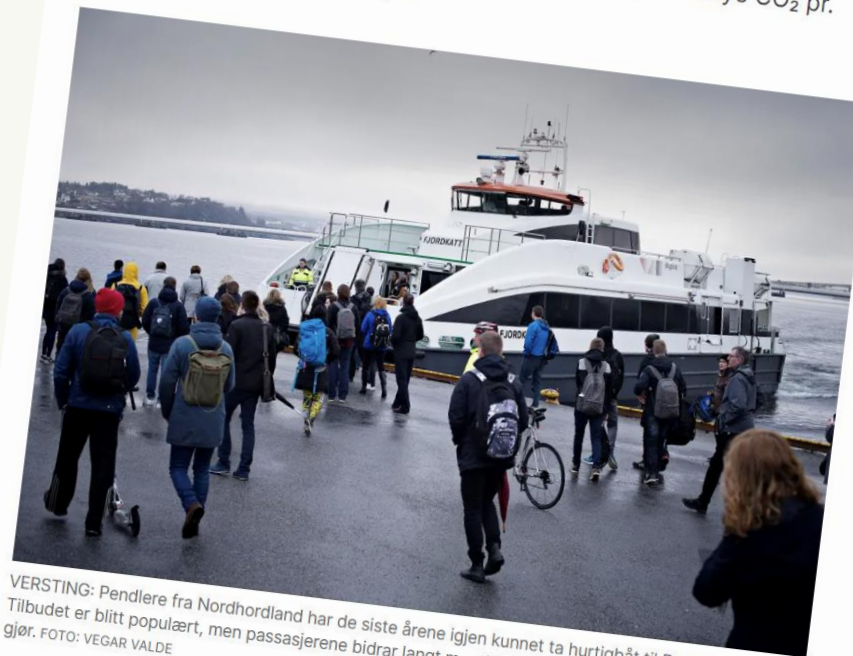


Artikkelen er flere år gammel.

NRK, 16.12.14

Dagens hurtigbåter er mye verre for klimaet enn flyene. Nå vil vestlandspolitikere ha statlig hjelp til å bytte dem ut.

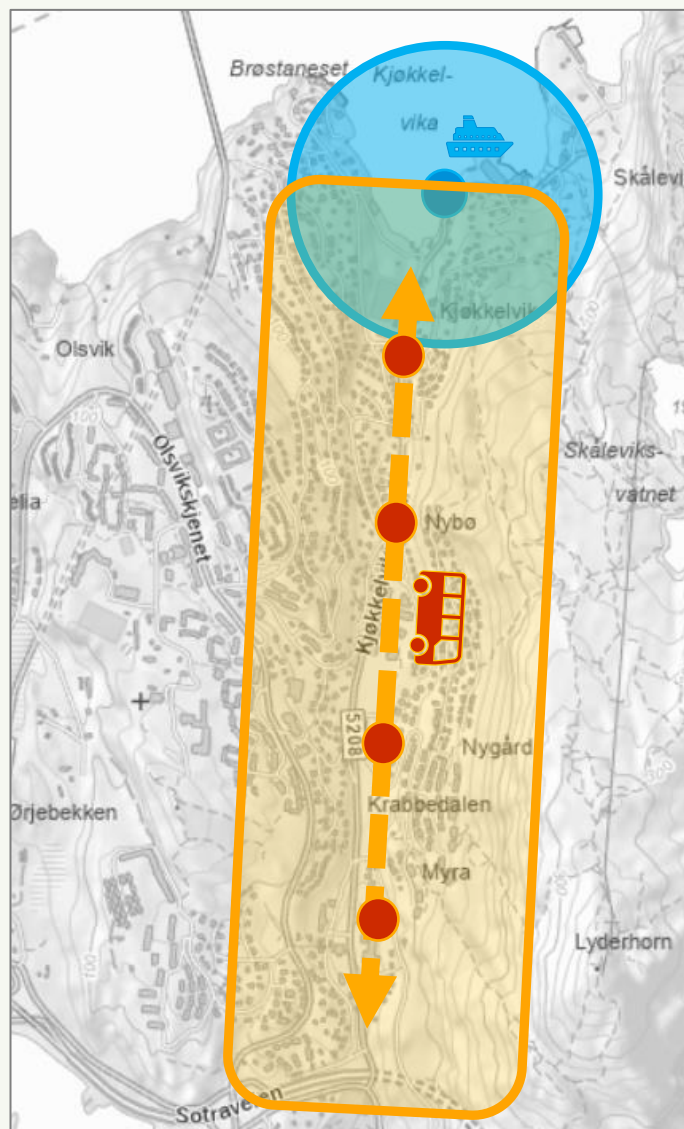
Én passasjer på hurtigbåt slipper ut over fire ganger så mye CO₂ pr. kilometer som en flypassasjer.



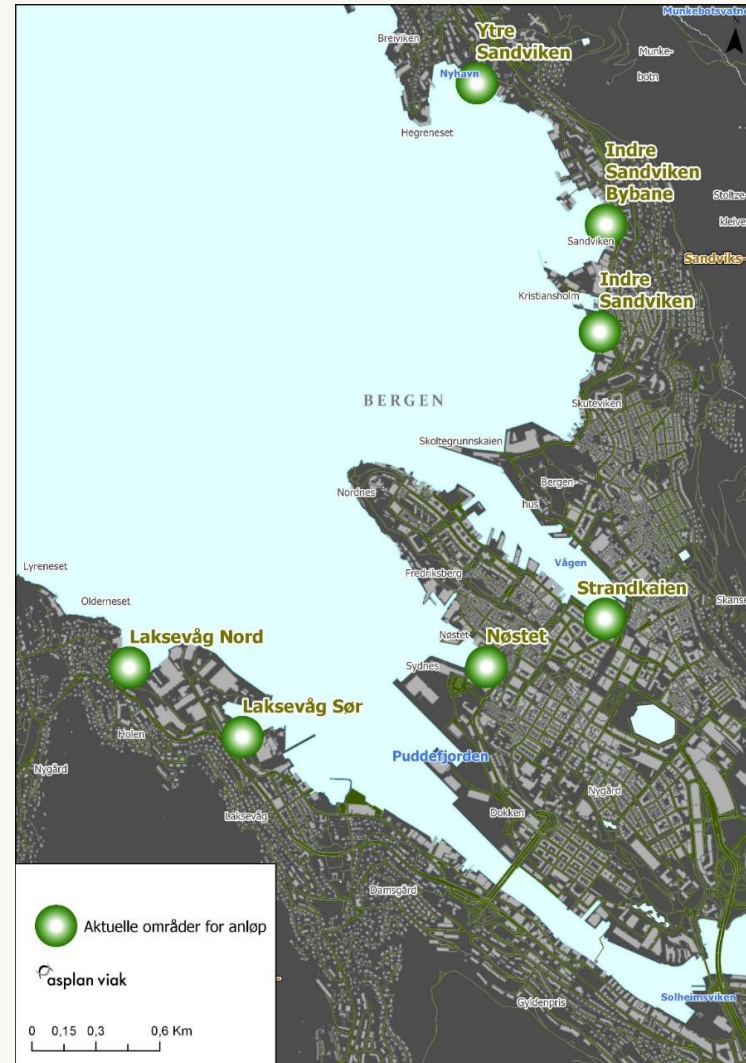
VERSTING: Pendlere fra Nordhordland har de siste årene igjen kunnet ta hurtigbåt til Bergen sentrum. Tilbudet er blitt populært, men passasjerene bidrar langt mer til klimautslipp enn passasjerer på buss gjør. FOTO: VEGAR VALDE

BT, 13.03.19

Utfordringar



Døme: Bybåt i Bergen



Døme: Bybåt i Bergen



Korridor	Kundegrunnlag - Bybåten, makstime	Kundegrunnlag - Bybåten, 2035
Laksevåg (nord og sør) - Nøstet	30 - 40 passasjerer	35 - 40 passasjerer
Laksevåg (nord og sør) - Strandkaien	15 - 20 passasjerer	20 - 30 passasjerer
Ytre Sandviken - Nøstet	20 - 30 passasjerer	45 - 50 passasjerer
Ytre Sandviken - Strandkaien	30 - 40 passasjerer	40 - 50 passasjerer
Indre Sandviken og indre Sandviken v.bybanen - Nøstet	105 passasjerer	120 passasjerer
Indre Sandviken og indre Sandviken v.bybanen - Strandkaien	90 passasjerer	85 - 100 passasjerer
Laksevåg (nord og sør) - Sandviken (indre og ytre)	15 - 20 passasjerer	20 passasjerer
Sandviken (indre og ytre) - Laksevåg (nord og sør)	5 - 10 passasjerer	5 - 10 passasjerer



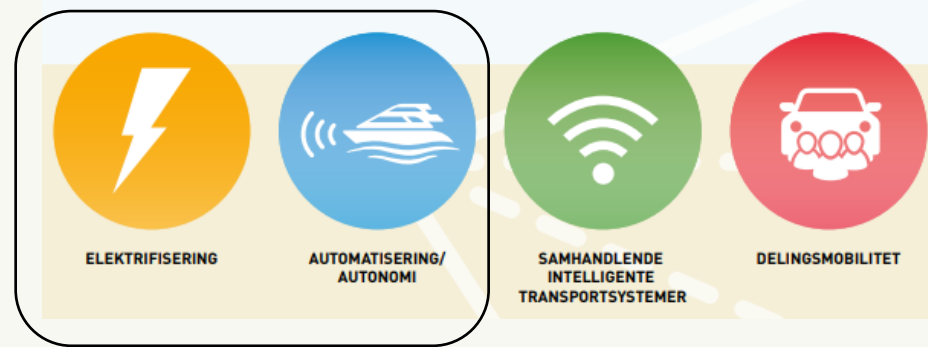
Moglegheiter



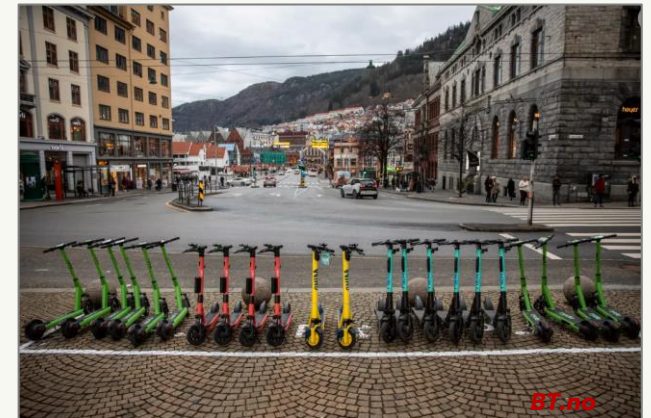
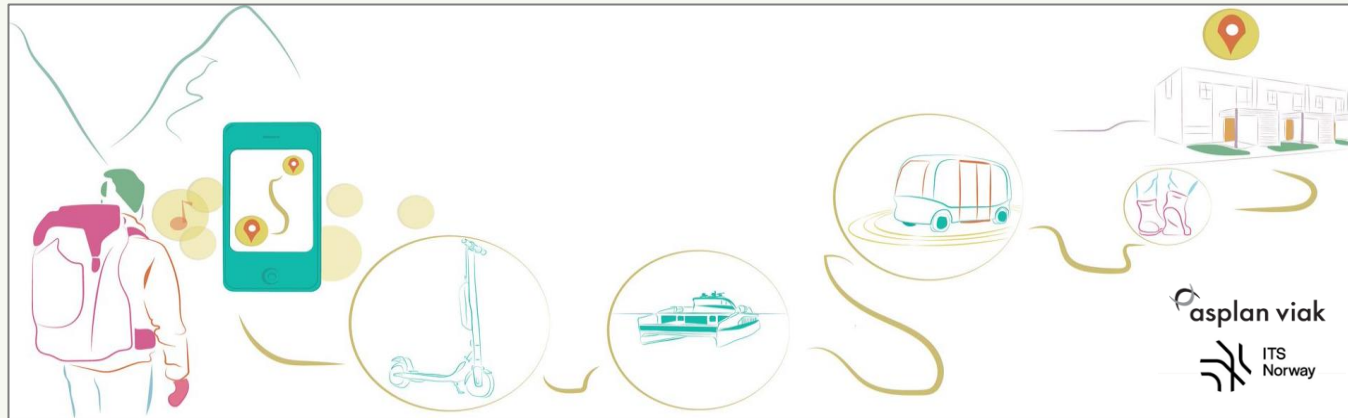
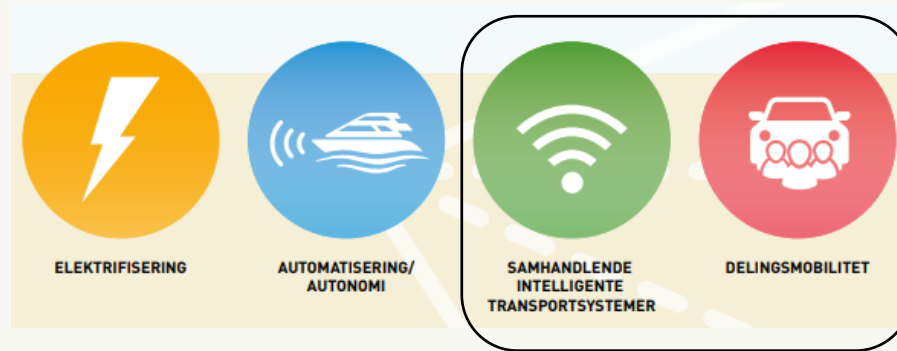
Fire teknologidrivne hovudtrendar i transportsektoren

Dei neste 20 åra: «The age of implementation»

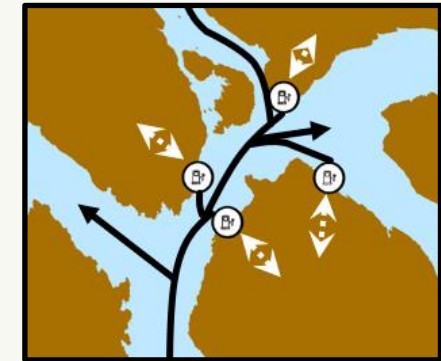
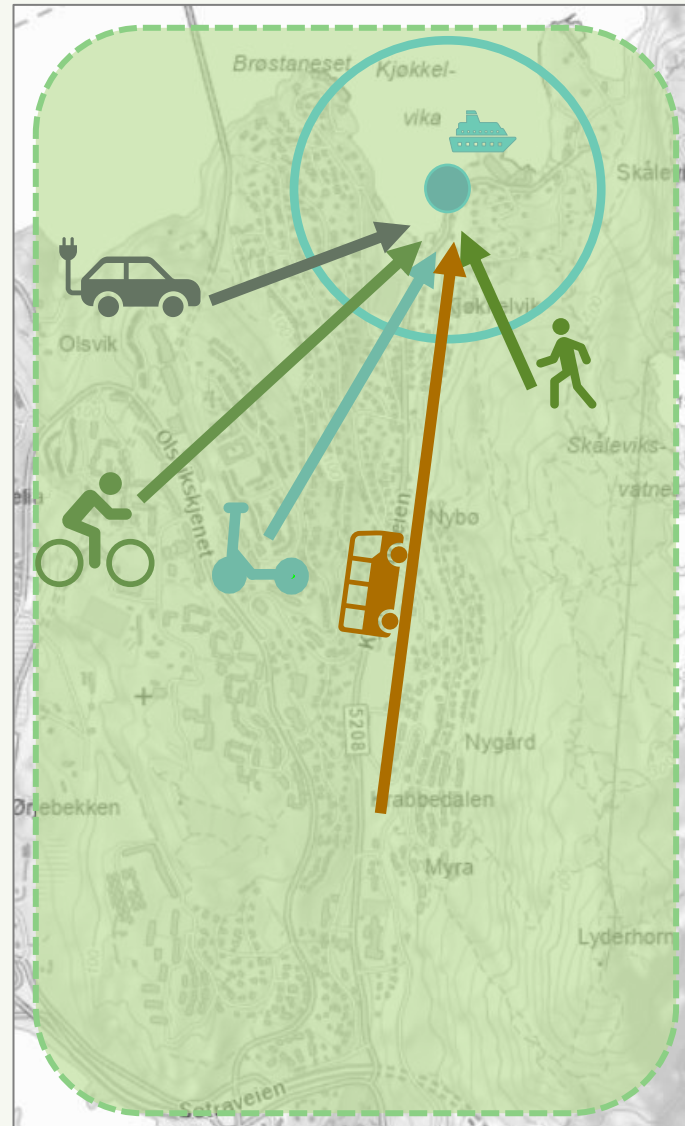
Moglegheiter



Moglegheiter



Moglegheiter



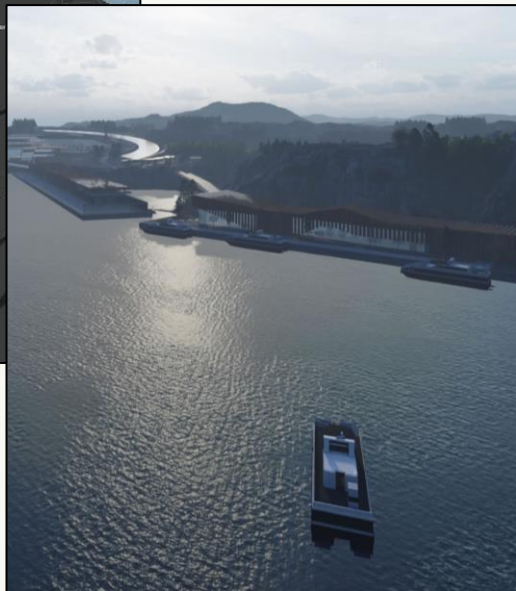
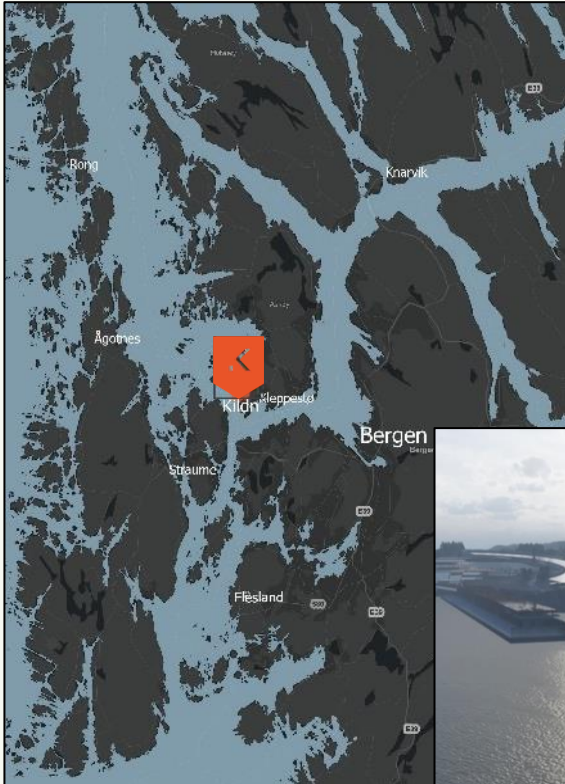
Moglegheiter-Bybåt



- Svært godt egna til å ta med seg sykklar, lastesyklar, mikrokjøretøy, barnevogn etc
- Nye typer reisemiddel, bl.a.mikromobilitet. Dette gjer at rekkevidden for «gående» til Bybåten kan ventast å auke
- Økt bruk av appar senkar terskelen for overgang mellom reisemiddel, bl.a. buss-båt og båt-båt



Moglegheitsstudie-Fjordmetro, Kildn



Nokon føresetnader:

- Begrensa hamneareal i Bergen sentrum
- Supplement til terminal i Bergen



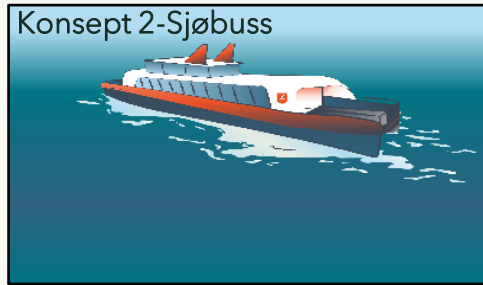
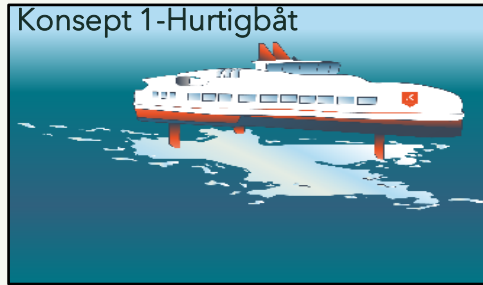
Roller som Kildn kan ha som base for passasjerbåtar:

- Base/kai for båtar som ikkje er i drift (natt, helg etc.)
- Lading og/eller fylling av båtar (nullutsleppshavn)
- Terminalfunksjonar og overgangar mellom ruter som går vest for Bergen
- Knutepunkt for fordeling av sjøbasert turisme

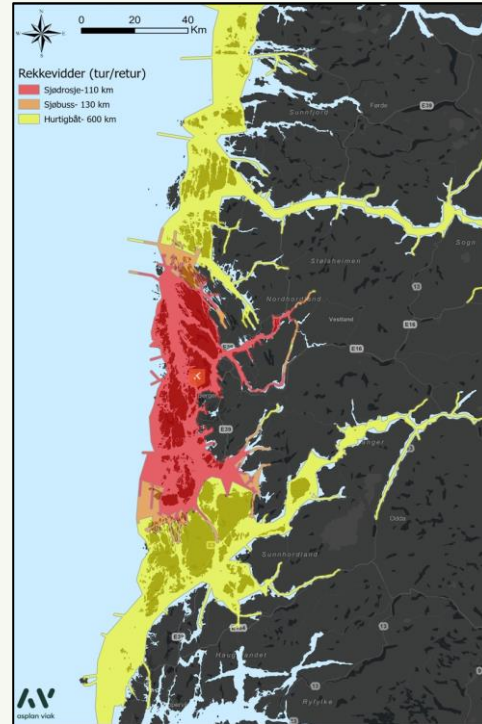
Kildn:

- Høge ambisjonar om å «ta fjorden tilbake»
- Langsiktig perspektiv
- Tilbud både til turistar og pendlarar i heile regionen

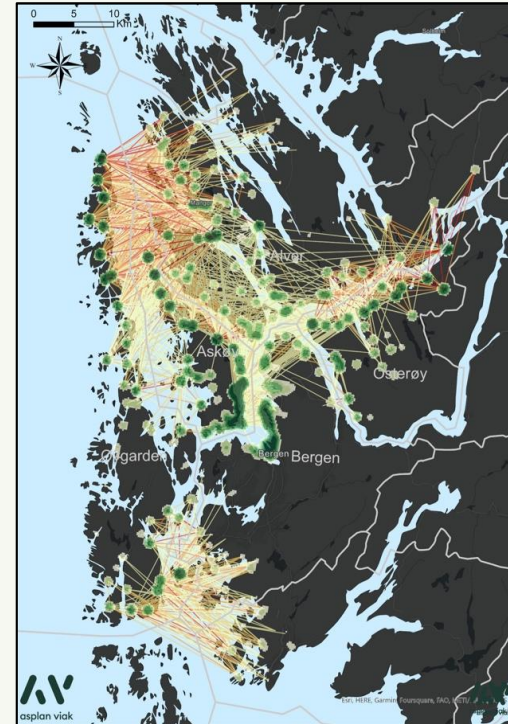
Moglegheitsstudie-Fjordmetro



Eigevikla verktøy: «Kystnett»

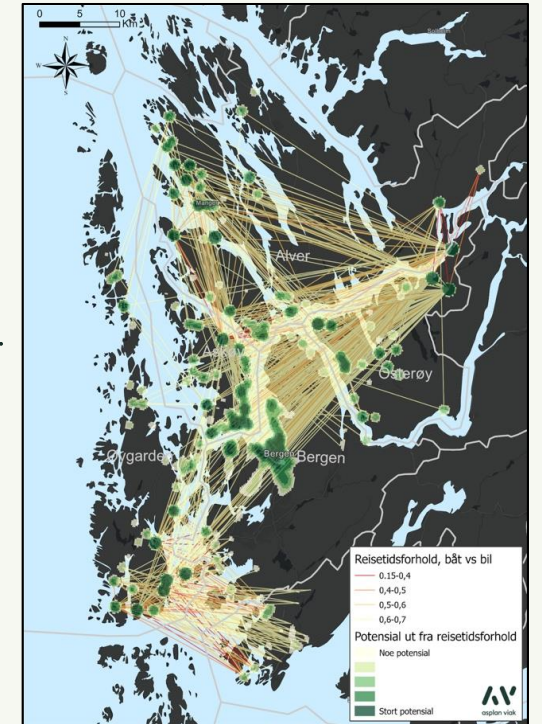


Reisetid, båt vs. Bil, konsept 2- Sjøbuss



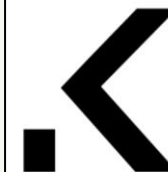
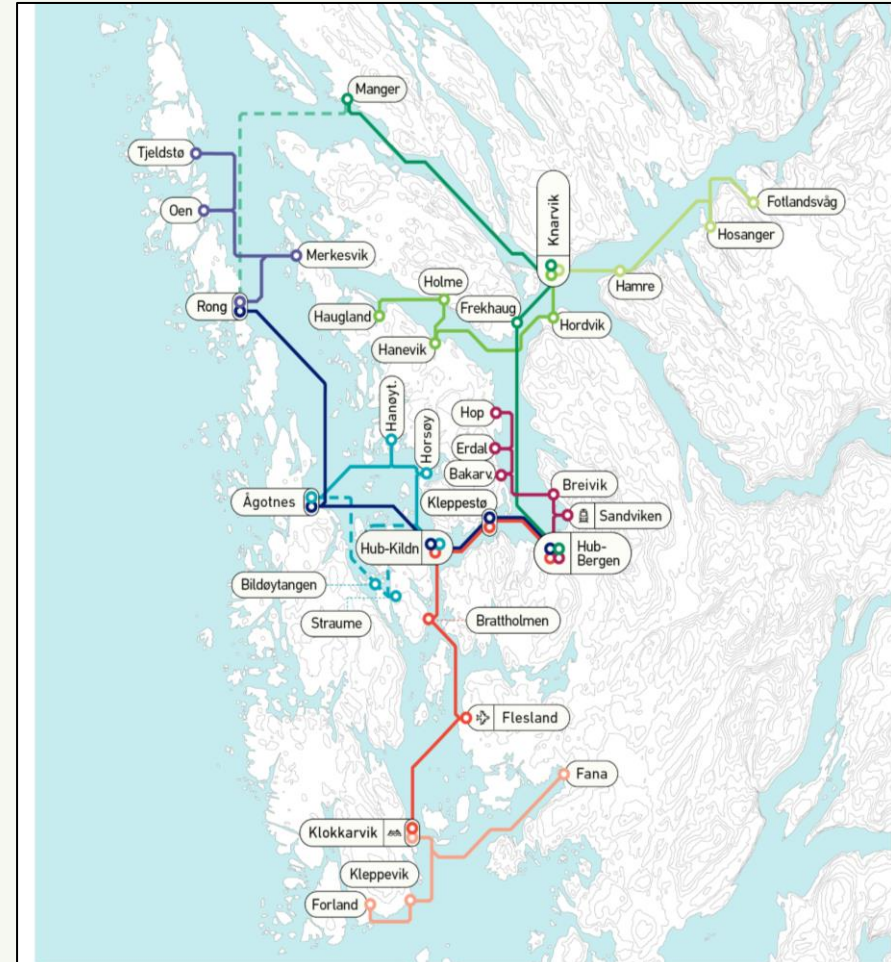
Vs.

Konsept 1-Hurtigbåt



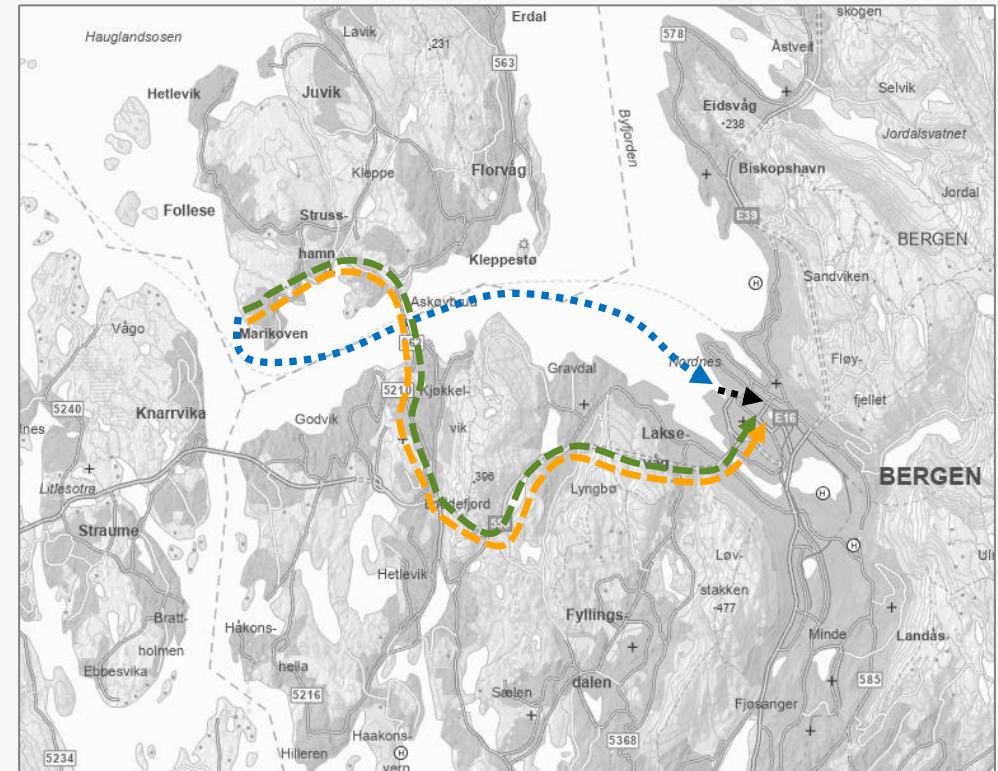
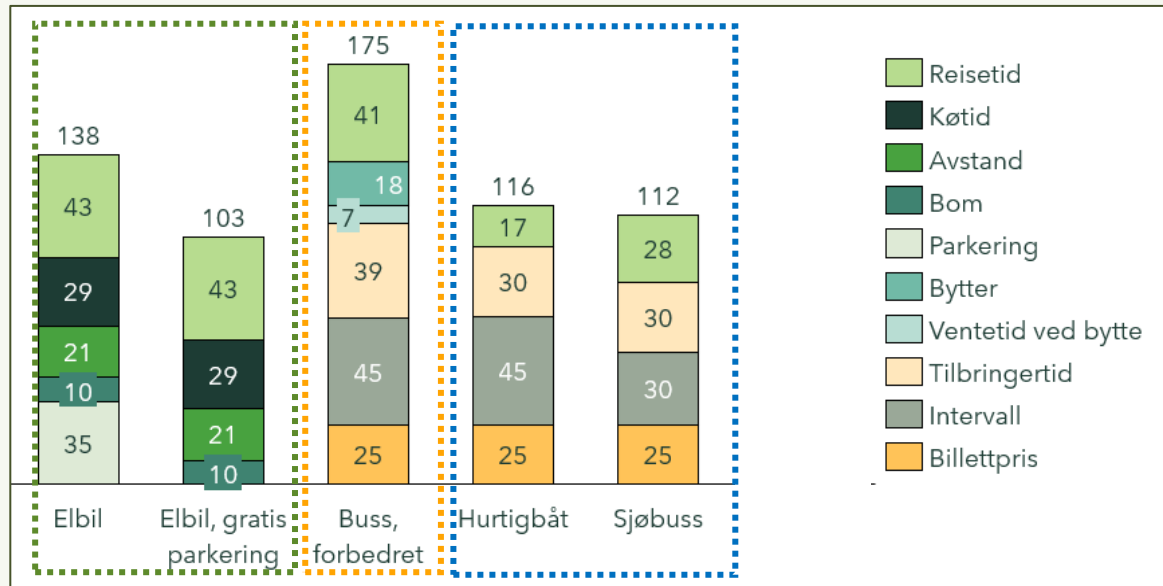
Moglegheitsstudie-Fjordmetro

- 3 stamruter, 35 knop:
 - Nord: Knarvik, Manger mm
 - Nordvest: Ågotnes, Rong mm
 - Sørvest: Flesland, Klokkarvik mm
- Opp til 6 materuter, 20 knop
- Alle rutene kan betjenast på 40 min.
- Alle ruter korresponderer i overgangspunkta: Bergen sentrum, Kildn, Ågotnes, Klokkarvik, Knarvik
- Det er det samla nettverket av ruter, «metroen», som gir den store effekten >skape nye reisemønster på tvers av fjorden
- Kan utviklast i fasar: T.d. byrje med stamrute nordvest, inkl. 2 materuter.
- «Fleirbruk» av båtane:
 - Pendling
 - Turisme; «øyhopping», dagsturar, charter (bruke ledig båtkapasitet)
 - Varetransport?



FJORDMETRO	STAMRUTE	MATERUTE	MATERUTE, LENGRE SIKT
	Nord		
	Nord vest		
	Sør vest		

Generaliserte kostnader-Fjordmetro, fra Kildn til Bergen sentrum (Olav Kyrres gate)



Fjorden, eit «dobbelt kinderegg»?

- Utsleppsfri transport i framtida
- Unngår utbygging av veg og infrastruktur (spare kostnad og natur)
- Auka mobilitet

- Tilgang på nye utviklingsareal langs den nye fjord-kollektivaksen
- Nytt liv til kystsamfunn
- Moglegheiter for norsk maritim næring

- Ei behageleg reiseform!



Er fjorden som transportåre liv laga?

Det er avhengig av bl.a:

- Skal ein basere marknadsvurderingar ut frå dagens reisemønster eller potensielle framtidige reiser?
- Skal ein fyrst bygge ut og deretter etablere kollektivtilbodet eller vice versa («høna eller egget»)?
- Kva vert teknologiutviklinga og kostnadane framover?
- Kva skjer med utbygging av øvrig infrastruktur?
- Kva skjer med øvrig transportpolitikk; bompengar etc
- Kva driftsmodell vel ein?
- Får ein til «fleirbruk» av båtar?
- Kor langsiktig perspektiv tør ein å ha?



**Ta i bruk
fjorden!
-Takk**

Steinar.onarheim@asplanviak.no