

Stavanger, 7 Oktober 2015

Trolleybuss som lokomotiv for regionens samferdselsutvikling i 2020??

Rogaland Fylkeskommune skal snart stemme for hva slags type buss som skal befrakte passasjerene på Bussvei 2020.

Etter å ha studerte materiellet ser vi at arbeidet med utredningen er veldig bra, men nettopp kriteriet om vel utprøvd løsning setter klare begrensninger i alternativene fylkestinget står ovenfor.

Fylkestinget har følgende alternativer:

- Vanlig Diesebuss
- Gass/ Biobuss
- Trolleybuss

For en region som snakker om å basere fremtidig næringsgrunnlag på teknologi, utvikling og innovasjon synes dette å være å gå baklengs inn i fremtiden. Skikkelige Hybridbusser er allerede utviklet og benyttes i BRT-anlegg over hele verden. Utviklingen går veldig raskt og gode, rene elektriske busser er allerede på trappene. I tillegg har regionen aktivt satset på biogass.

Utelatte fremtidsrettede alternativer er blant annet:

- Biogass
- Dieselelektrisk/biogasselektrisk hybrid
- Batteribusser
- Brenselcellebusser
- Superkondensatorer

Hvordan kan vår region nå, i en så viktig sak ta seg til takke med en "gammeldags" og dyr løsning som Trolleybuss, når den nye teknologien står på trappene, og vi har muligheten til å bli en foregangsby på moderne løsninger? Hva vil dette si for Regionens Image?

Det må finnes bedre alternativer innen 2020?

Det er rart at det ikke finnes bedre, utprøvde hybrid, eller andre løsninger på busser, ettersom dette synes som normen innenfor bilproduksjon for tiden. Hybridløsninger har også vært normen innenfor supply og store skip i flere tiår. -I vurderingen til Bussvei 2020 synes flere moderne løsninger å ha blitt utelatt grunnet argumentet om at løsningen skal være "vel utprøvd løsning". -Alle er enige om at løsningen skal være vel utprøvd, og fungere. Men hvorfor benytter ikke regionen nå muligheten til allerede på kort sikt å bli en foregangsby innen et moderne og nytt system? Hybridbusser og rene biogassbusser er allerede tilgjengelige. -Så hvorfor ikke velge en allerede fremtidsrettet ren løsning mens man venter på at batteri/ hydrogenbusser /rene ladbare busser i løpet av bare få år vil være vel utprøvd og ferdig utviklet?

Hvorfor låse hele regionen, og investere nærmere 1 milliard ekstra i å bygge opp et "gammeldags" rutenett med kabler i luften når den egentlige løsningen er så nær/ allerede klar?

Selv om de historiske fordelene med Trolleybuss er mange, bes politikerne ta stilling til:

- 1.) Trolleybussens fleksibilitet "begrenses" av rutenettet (faste ledninger)
- 2.) Ledninger i gatene knitrer, er stygge og er en forurensning i seg selv (stråling)
- 3.) Merkostnaden (over 700 mill) for utbygging av ledningsnett er ekstremt høy pr buss, og gjør at regionen "låses" til et lite fleksibelt system for lang fremtid. Høy kostnad får også naturligvis konsekvenser for øvrig rutetilbud.
- 4.) Utviklingen av busser og nye løsninger går så fort at man etter all sannsynlighet innen ledningsnett er ferdig utbygget, vil ha bedre løsninger for hånden. Systemet vil fremstå som "utdatert" før det er i drift. Rene elektriske busser finnes allerede i flere foregangsbyer! En utprøvd, komplett, fremtidsrettet løsning står på trappene!
- 5.) Å bruke over 700 millioner ekstra på noe man vet ikke er fremtidens løsning i disse tider, synes rent provoserende når bedriftenes kostnader må kuttes som nå. (Leeds har brukt 2,6 millioner pund til utredning, og det er fremdeles ikke besluttet om det blir Trolleybuss i Leeds)
- 6.) Flere av de store byene det refereres til som Trolleybussbyer, er i ferd med å legge ned sine Trolleybusser, da nye, bedre løsninger er på trappene. 65 byer i Europa har de siste 10-årene stengt ned sine Trolleyløsninger.
- 7.) Tallin og Wellington i New Zealand faser nå ut sine systemer, grunnet dyrere drift/ vedlikehold, samt ustabilitet mht strømbrudd og ulykker
- 8.) Ulykkesstatistikken på Trolleybuss er mye høyere enn vanlige busser.
- 9.) Trailere og lastebiler som kjører i bruer er et stadig økende problem, -Hva skjer, og hva koster det når Trolleybussens kjøreledning blir revet ned?
- 10.) Strømstans er ikke vanlig i vår region, det oppleves likevel ofte på jernbanen. Finnes det garantier for at ikke dette skjer med Trolleybussene?
- 11.) Hva skjer med den resterende trafikken i regionen når 60 busser stopper?
- 12.) Regionen har satsset på Biogass. Hvorfor er ikke dette en større del av pakken?
- 13.) Hvorfor skal Stavanger-regionen bli det 7 største Trolleybuss systemet i Vest-Europa, når vi kan bli nummer 1 på fremtidsrettet teknologi? Hva betyr det for Regionens, og fylkespolitikernes image å velge et så "latterlig" gammelt system? (avviklet i 1963)

Vi i Seabrokers håper at politikerne tar denne saken til vurdering, og heller utfordrer det lokale næringslivet og setter inn ressurser på å finne en fremtidsrettet løsning bygget uten luftlinjer, med moderne drift, som er gjort eksempelvis innen shipping industrien i årevis, og ikke minst er i ferd med å bli "normalen" innen bilbransjen!

Hybridbusser finnes allerede, og flere selskaper jobber med å finne rene batteribusser som hurtiglader på endestasjon på 6-7 minutter.

Hvorfor engasjerer Seabrokers seg i denne saken?

Seabrokers er en av regionens største private eiendomsutviklere. Samtidig har vi i skipsmeglingsdelen i flere tiår vært med shippingbransjen å utvikle nye hybridløsninger som fungerer utmerket, er energieffektive og miljøvennlige.

Seabrokers har også innen eiendom sett svært gode resultater ved å gå ett steg videre hva gjelder kvalitets og energieffektivitet når det gjelder våre næringsbygg på Forus. Dette kommer våre leietakere, og ikke minst miljøet til gode fra dag en

Seabrokers er også veldig stolte av regionen, opptatt av dens ve og vel, samt at vi beholder den tekniske kompetansen og den positive utviklingen vi har hatt i mange år i denne regionen. Dette gjør vi ikke ved å låse oss til et system basert på kjøreledning og som er så mye dyrere når så flotte alternativer finnes/ er på trappene!

Med vennlig hilsen



Ragnvald Albretsen

Styreformann

SEABROKERS GROUP 

Linker:

<http://www.tu.no/industri/2014/12/04/volvos-batteribuss-lader-med-300-kw-og-pantograf>

<http://www.tu.no/samferdsel/2014/12/27/derfor-er-superbuss-et-rimeligere-alternativ-enn-trikk>