



09.03.2023

22,4 millioner til pilotprosjekt på elektrisk vei

Nå er test av elektrisk vei for lading av elbusser i Trondheim et stort skritt nærmere.

Miljøpakken har bevilget 16 millioner kroner til utprøving av elektrisk vei i Trondheim. Det kan bane vei til en nærmest revolusjonerende måte å lade bussene på. Pilotprosjektet er et samarbeid mellom AtB, Trøndelag fylkeskommune og Miljøpakken.

Prosjektet fikk 7. mars også tilsagn om 6,4 millioner kroner i støtte fra Enova.

– Dette er veldig gode nyheter og et stort skritt framover for planleggingen av mobilitetstilbudet fra 2029. Vi ser på muligheten for et helelektrisk busstilbud, ettersom det blir et krav om at bussene i Stor-Trondheim skal være uten utslipp av klimagasser. Men en floke å løse er hvordan de aller største bussene skal lades, sier Pål Revheim, seniorrådgiver teknologi og forretningsutvikling i AtB.

– Veitrafikken står for 18 prosent av Norges klimagassutslipp. Derfor er det avgjørende at vi utvikler teknologi som bidrar til utslippskutt på våre veier. Dynamisk induktiv lading er en ung teknologi som vil gi oss verdifull kunnskap om vegen videre. Enova støtter de som går foran og vi vil følge prosjektet med interesse, sier Marie Tranaas Skjærvik, markedssjef i Enova.

Klima- og miljøminister Espen Barth Eide (Ap) sier i en pressemelding til Enova at - Kollektivtransporten skal bli utslippsfri, da må vi tenke innovativt og teste ut ny teknologi. Lading av kjøretøy direkte gjennom veien er en spennende idé som både bidrar til omstilling, reduserer belastningen på strømmettet og bidrar til kostnadsreduksjoner for kollektivselskapene. Alt dette er viktig å få til i omstillingen vi skal gjennom, og jeg vil rose AtB for at de tenker innovativt og tester ut denne nye teknologien.

Ønsker mer effektiv lading av elbusser

Metrolinjene som kjøres i dag, står for 41 prosent av alle påstigninger i Trondheimsområdet. Det er langtgående linjer som kjøres intensivt og som bruker mye energi.

Den enkleste løsningen med dagens teknologi er større batterier og høyere ladeeffekter på ladestasjoner. Dette er tidkrevende og tar mye kapasitet av strømmettet. Så store batterier som trengs, vil gå vesentlig utover passasjerkapasiteten og øke behovet busser og sjåførere. Det koster dyrt uten at tilbudet blir bedre.

– Dette er veldig spennende, og vi gleder oss til å komme i gang med pilotprosjektet, sier Konrad Pütz, direktør for samferdsel i Trøndelag fylkeskommune.

Trøndelag fylkeskommune har lenge jobbet for å tilrettelegge for miljøvennlige løsninger, og lading undervegs kan være nødvendig for å få elektrifisert disse viktige metrolinjene. sier Pütz.

Fakta:

- Elektrisk vei innebærer at kjøretøyene lader under kjøring, i dette tilfellet ved induksjon.
- Ladefeltet legges i veibanen/veiene/enkelte veier, enten under betong eller asfalt.
- For å oppnå lading skal det monteres mottaker under bussen, som kobles opp mot bussens batterisystem.
- Ladefeltet er planlagt etablert på bussdepoet på Kvenildstrøa, Sandmoen.
- Målet er å oppnå en trådløs ladeeffekt på 250 kWh.

Nytenking på området er viktig, og hvis dette går som vi ønsker, så kan utslippene reduseres uten at det går utover passasjerkapasiteten.



09.03.2023

Hensikten med pilotprosjektet er å finne ut om det er mulig å få til såkalt induktiv lading på vei i Trondheim, hva det vil koste og hvordan anlegget skal integreres i veibanen. Elektrisk vei er testet andre steder i verden, men ikke i et trøndersk klima, med is, telehiv, snø, slaps, salting og brøyting.

Flere alternativ utredes

Flere andre løsninger er aktuelle og vil samspille i kommende anbud: De viktigste av disse er depotlading med økt ladetid eller -effekt, kjøring på batteri-hydrogen, batteri-biogass eller batteri-diesel, bruk av kjøreledning/trolley og kun bruk av mindre busser.

– Størsteparten av de andre løsningene er mer modne, og det er ikke nødvendig med en egen pilot for å få god nok kunnskap om teknologiene. Vi ønsker førstehånds erfaring med en teknologi som ser ut til å ha godt potensiale men noe større usikkerhet rundt teknologien, sier Tom Nørbech, seksjonsleder for teknologi og mobilitetstjenester i AtB.

Om piloten og testperiode

Testingen skal foregå inne på Sandmoen bussdepot og testen skal foregå gjennom en hel vinter. Leveringstidene på deler av utstyret er såpass lange at piloten ikke kan kjøres før vinteren 2024/25.

SINTEF bistår med faglig ekspertise og skal gjennomføre uavhengige målinger i forbindelse med prosjektet. Om elektrisk vei er veien å gå, er sikkerheten i førersetet.

– Vi er klar over spørsmål rundt elektromagnetisk stråling og tar problemstillinga på alvor. Hvis AtB ikke er helt sikre på at dette er et trygt alternativ, går vi ikke videre med det, sier Revheim i AtB.

Mulige fordeler ved elektrisk vei:

- Vi slipper høy ladeeffekt på ladestasjoner.
- Vi slipper store og tunge batteri på bussene; Metrolinjene vil kunne kjøre like intensivt og med like stor kapasitet som i dag.
- Muligheter for sambruk med andre kjøretøy.
- Lavere driftskostnader.

Kontaktpersoner:

Grethe Opsal

direktør marked og kommunikasjon i AtB

Tlf.: 924 71 195

E-post: grethe.opsal@atb.no

Rolf Martin Krey

kommunikasjonsrådgiver i AtB

Tlf.: 975 84 961

E-post: rolf.martin.krey@atb.no

Konrad Pütz

Samferdselsdirektør i Trøndelag fylkeskommune

Tlf.: 936 22 482

E-post: konpt@trondelagfylke.no