

LUTLAGET SETESDAL BILRUTER (Etablert 1919) & POST-MODERN¹ TIMES

Dag Jørgen Høgetveit; mai 2024

(Uthevelser i teksten er tilføyede.)

Fransk-registrerte Vauban Infrastructure Partners' Boreal kjører, på kontrakt med Agder Kollektivtrafikk AS (AKT), "Rute- og skolekjøring i kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Lillesand."²

"I henhold til lov om offentlige anskaffelser, har det blitt gjennomført en anbudskonkurranse om busstjenester i østre del av Agder. **Boreal Buss AS** har det tilbudet som gir det beste forholdet mellom pris og miljø. Selskapet **overtar bussdriften og rutetransport i kommunene Lillesand, Birkenes, Grimstad, Arendal, Froland, Tvedestrand, Vegårshei, Åmli, Risør og Gjerstad fra og med 1. juli 2024.**"

"Vi er tilfredse med at det har vært 5 tilbydere med i konkurransen, og nå ser vi frem til et godt samarbeid med Boreal Buss AS i tiden frem mot oppstart av den nye kontrakten. **Kontrakten innebærer at omkring 90% av rutekjøringen kjøres utslippsfritt**, noe som vil bli et stort bidrag for å oppnå regionens miljømål i årene fremover. AKT ser frem til å videreutvikle den bærekraftige kollektivtrafikken i årene som kommer", sier Siv Wiken, administrerende direktør i AKT."³

Eller som setesdalswiki⁴ skriver: "Tidleg i 2023 blei det klart at Setesdal Bilruter frå 1. juli 2024 mistar kontrakten på kollektivtrafikk i heile det gamle Aust-Agder minus Setesdal. Arbeidsstokken på rundt 300 tilsette vil då venteleg bli halvert, og avdelingskontoret i Arendal blir lagt ned."

Og Setesdølen skriv 16. april at "**I år skal ei rekke oppdrag ut på nye anbod.**"

"-Det dreier seg om **dei fleste køyreoppdraga i vårt eige nærrområde**"⁵, seier dagleg leiar i L/L Setesdal Bilruter, Terje Greibesland. "-Krava om overgang til elektriske køyretøy gjer sitt til at alle **anboda blir svært kapitalkrevjande.**" "-Ein el-buss er rundt rekna dobbelt så dyr som ein dieselbuss."

Skal utfasing av Euro 6- luftrensere, som bl.a. Setesdal Bilruter antagelig kjører flest av pr i dag, og **krav om elektrisk drivlinje, eventuelt få parkere mindre norske transportselskaper** i møte med større utenlandske multi-aktører som lettere finansierer batteri-kjøretøy?

Så – hva er det man driver på med?

Den Europeiske Union viser i utkast til neste femårsplan ingen prioritet for ambisjonen om endring av langtidsværet – dvs, klima er ikke tema.⁶

CNBC skriver 14. april⁷: "Verden la til mer kullkraftkapasitet i fjor enn noe år siden 2016, med Kina som driver av mest vekst og fremtidig planlagt kapasitet".

¹ Kort-definisjon: "Postmodernisme er en intellektuell holdning eller diskursmodus preget av skepsis mot vitenskapelig rasjonalisme og begrepet objektiv virkelighet." <https://en.wikipedia.org/wiki/Postmodernism>

² <https://www.boreal.no/agder/category1705.html>

³ <https://busstmagasinet.no/boral-vant-anbud-i-arendal-og-omegn/>

⁴ https://www.setesdalswiki.no/wiki/Setesdal_Bilruter

⁵ Antas være Setesdal, Åseral og Vennesla nord, hvor lutlaget har kontrakt til 30.06.2026.

⁶ <https://investornytt.no/eu-kan-droppe-mer-gronn-giv/>

⁷ <https://www.cnbc.com/2024/04/15/china-boosts-global-coal-power.html>

"En rapport fra Global Energy Monitor utgitt torsdag fant at netto årlig kullkapasitet vokste med 48,4 GW, noe som representerer en økning på 2% fra år til år. Kina alene sto for om lag to tredjedeler av den nye kullverkskapasiteten."

"... reduserte ... land som USA og Storbritannia sin hastighet på verk-nedleggelse, med kun omkring 22, 1 GW pensjonert i fjor – den minste mengden siden 2011."

Og mens Kina bygger kraftproduksjon med kritisk nødvendig grunnlast, skal Vesten og Norge redde været med stadig utfasing av fossilt brensel for innfasing av stadig mer av helseskadelig elektrisitet generert av deltidsvirkende, kortlevede, arealkrevende, destruktive installasjoner uten kapasitet for stabil el-forsyning:

"Åtte år etter at Norge ratifiserte Parisavtalen og dedikerte seg til en energiomstilling fra hydrokarboner til fullelektrifisering av samfunnet basert på sol, vind, batterier og hydrogen innen 2050, begynner fagmiljøet rundt kraftforsyningen vår så smått å bli bekymret for både kostnader og tekniske problemer med å balansere strømmettet. Det er ikke bare åtte år for sent. Problemet med ubalanse i nettet har vært velkjent siden Norge fikk et strømmett, så hvorfor bryter denne debatten ut først nå. Og hva betyr "ubalanse" i nettet?

På konferansen Volue Energy Days flagget Nord Pool-direktøren, Tom Darell, plutselig sin bekymring for kraftbalansen. Han presenterte også Nord Pools strategi for å manøvrere seg gjennom den politisk dikterte energiomstillingen, som ifølge departementene, som ikke kan noe om strømproduksjon, mener ikke kan slå feil. Ifølge et intervju i Energiwatch.no er markedet allerede *"litt på kanten av det vi er i stand til å balansere – og poenget er at dette skjer før vi faktisk har begynt for alvor med havvind"*. Også Tekna.no begynner så smått å uttrykke offentlig bekymring for et velkjent problem de burde advart klart og tydelig mot for minst ti år siden. I Teknas podcast "Uregulerbar kraft – en utfordring for kraftsystemet?", publisert den 27. september 2023, sitter Knut Hornnes fra Statnett og svenske Jan Blomgren, som skrev boken "Hva du bør vite om Sveriges elforsyning", i panelet, og omtaler et samfunnsproblem som knapt har vært berørt – fordi vanlige folk ikke skjønner noenting av det, og kraftprofitørene vil ikke snakke om det."

Og: "En nødløsning som nå lanseres, er derfor "roterende kraftutkoblinger" i byer og regioner, slik jeg skrev om i 2021. Altså energirasjonering og strømbrudd noen timer, før neste område får strømbrudd noen timer – akkurat som i u-land. Det er derfor myndighetene plutselig sender deg brosjyrer om å ha lommelykt og stearinlys "i beredskap i tilfelle noe skulle skje". Planene var klare allerede i 2018, da samtlige strømforbrukere fikk "smartmålere"."

"Forsøk i EU viser at man kan tåle 65 prosent omformerbasert innmating. Det nivået kan Norge risikere å nå før 2030. Over 60 prosent av EU-landene forventer å nå dette nivået innen 2030, og selv om kraftbransjen forsikrer at de "jobber for å finne løsninger", finnes det egentlig ingen løsning på det, uansett hvor mye penger man bruker på det."

"Kontinentet mangler tilstrekkelige energiressurser for å være selvforsynt med strøm, og er avhengig av å importere gass og uran. Det "grønne skiftet" handler om å løse dette problemet en gang for alle, og skape et stort overskudd av billig energi fra vind og sol.

Dessverre fikk EU-politikerne aldri med seg at disse løftene er ren reklame fra private "fornybar"-aktører. Og reklame er ikke sant. Hele narrativet om et fossilfritt "smartnett" er eventyr og rent oppspinn for å selge flere produkter. Norge har aldri hatt denne energimangelen, og har derfor vært skjermet fra EUs særpregede energiproblemer. Derfor er det også helt kokkeliko at Norge kobler seg til EUs energisamarbeid. *Deres* problemer er ikke *vårt* problem.

Visjonen var å gjøre bittelille Norge til "EUs batteri", selv om vi knapt produserer kraft nok til å forsyne fem storbyer i EU. Alt man har oppnådd med denne planen, er å bli en del av EUs

energiproblemer fordi inkompetente politikere med klimapanikk ikke gjør hjemmeleksa si: De skjønte aldri at kraftbransjens formål ikke er å gjøre strøm billig for samfunnet. Kraftbransjens formål er å ekspandere så mye som mulig, for å tjene så mye mulig." (Kent Andersen⁸)

(Det kan rimeligvis antas at ikke alle i ledende politiske kretser – ei heller blant Brussel-hoder i Oslo – er uvitende om de katastrofale personlige og bedriftsrelaterte konsekvenser av pusket energipolitikk.)

Andersen: "Som Jan Blomgren sier så treffende: Det er to måter å korrigere et problem på her i livet. Metode nummer én: Gjør det riktig fra starten av, så problemet ikke oppstår. Eller metode nummer to: Gjør det feil fra starten av og forsøk å korrigere problemet etterpå. Å skape strøm gjennom tunge synkrongeneratorer i sentrale kraftverk er metode nummer én. Å ha lette ikke-synkrone generatorer som lever sitt eget liv, og siden forsøke å korrigere dette, er metode nummer to.

Sveriges riksrevisjon mener nå at politikerne med manglende konsekvensutredninger har skadet kraftsystemet gjennom kortsiktige vedtak. Det samme mener tysk riksrevisjon om Merkels "Energiewende". Men til tross for negative resultater, endeløst med advarsler og klare faresignaler fra fagmiljøer, fortsetter regjeringen sitt "grønne skifte" som om alt er en suksess.

For å få til dette kuppet uten protester i forkant, har norske politikere systematisk rensket vekk *alt* av risikovurderinger og økonomiske anslag fra offentlige papirer."

Hør ellers nevnte professor Jan Blomgrens (2022) forelesning *Så här uppstod elkrisen i Sverige* – her: https://youtu.be/0Oh_w5KrEVc

Men vesentligst, ved siden av den revolusjonær-ideologiske motivasjon, er naturligvis den fysiske virkelighet vedrørende klima-kulten og dens populariserte arbeidshypotese om kullsyre som et klimaproblem:

"-Det har kommet dit at det ikke har noe med vitenskapen å gjøre lenger. Det spiller ingen rolle om din alarmistiske spådom ikke går i oppfyllelse. Du kommer fortsatt til å beholde din status som ekspert, og media kommer fortsatt til å komme og spørre deg om din mening, selv om du tok crazy feil i dine spådommer." (Dr. Roy Spencer)

"-Du har nå hatt flere tiår med å putte ideen i folks hoder, at når som helst været er dårlig, er det klimaendringer og drivhusgasser; så jeg tror folk på dette tidspunktet ikke kan hjelpe seg – hvis du har en hetebølge, tenker alle umiddelbart: Å, hva har vi gjort med været." (Dr. Ross McKittrick)

"-Politisk agenda har spredt seg til å detaljstyre alles liv på den minste detalj; hva slags komfyr du kan bruke, hva slags varmekilde du kan ha, hvor mye du kan sette termostaten på, hvor du kan kjøre^[9], hva slags bil^[10], du kan ikke... Ifølge planleggerne kommer vi ikke til å ha forbrenningsmotorer en time fra nå." (McKittrick)

Og détt var sitater fra Martin Durkin's 2024-film *Climate: The Movie – The Cold truth* – finnes med norsk tekst her: <https://youtu.be/eXUHm0tNVws>¹¹

"Vinter-Norge er ikke egnet for en så ensidig og risikofylt driftsform for personbefordring og varetransport som myndighetene legger opp til", fremholder Cand.agric Endre Haraldseide 19.

⁸ <https://www.document.no/2023/10/27/a-holde-stromsystemet-operativt-i-balanse-blir-stadig-dyrere-og-vanskeligere/>

⁹ Jf. 'geo fencing & geo timing'; <https://www.infowars.com/posts/modern-cars-enslaving-owners-in-dystopic-technocratic-takeover/>

¹⁰ "Et forslag fra EU-kommisjonen som ennå ikke er ratifisert, har som mål å fase ut eldre kjøretøy... Biler som har feil på komponenter som motor, girkasse, bremses eller styring og som anses som gamle (potensielt rundt 15 år), vil gå inn i kategorien utrangert. De vil ikke kunne gjennomgå vesentlige reparasjoner og mest sannsynligvis bli vraket."

¹¹ Se ellers Batten, Don; Anthropogenic Global Warming (AGW) – a biblical and scientific approach to climate change; <https://creation.com/CLIMATE-CHANGE>

februar.¹² Men busstransport i Setesdal, som Lutlaget Setesdal Bilruiter har kjørt siden 1920, skal vel fra medio 2026 gå med en teknologi som ble utkonkurrert ved fysiske realiteter for hundre år siden.

Greg E. Walcher 22. April:¹³ "Elektriske biler er forutsatt å dominere det verdensomspennende bilmarkedet. De står for mer enn en tredjedel av alle biler på veien, og gassdrevne biler er bare 22 prosent. Året er 1900..."

"Thomas Edison, som bokstavelig talt har elektrifisert New York City, og figurativt den amerikanske fantasien, har kjøpt en Baker Electric, og fremhever blybatterienes stille og pålitelige natur som fremtidens transport."

Kort: "Det som gikk galt for elbiler for hundre år siden, var de samme tingene som holder forbrukerne tilbake i dag. Tidligere statsadvokat i Virginia, Ken Cuccinelli, skapte en stor diskusjon forrige uke ved å poste et interessant spørsmål om hva som ville ha skjedd hvis elektriske biler hadde vunnet kampen på 1910-tallet, og forbrenningsmotorer blitt oppfunnet eller gjenoppdaget nå. Som han sa, ville sistnevnte bli rapportert som biler med halv vekt, halve prisen, tanket på en tiendedel av tiden, med fire ganger rekkevidden, og brukbar i all slags vær.

Forbrenningsmotoren ville sikkert bli feiret som fremtidens bølge. Men i stedet for å lære av den rike historien, trosser dagens regjeringer den åpenlyst, som min venn og økonom Steve Moore uttrykker det, og krever at vi "kjøper en teknologi som vi har visst i et århundre at er dårligere. Dette er det motsatte av fremgang.""

Eller sagt litt annerledes – "Ifølge Tom Kristian Lien, daglig leder i [Hokksund-baserte] Th. Liens turistbuss AS, et familieeid busselskap som har drevet i 80 år, er det helt utenkelig at de private busselskapene skal gå over til elektrisk innen 2030.

Det handler både om kvalitet og pris, forteller han.

-En tysk Setra-buss, som de vi har, koster omtrent fem millioner kroner hver. En elbuss koster 7,5 millioner. De er fra Kina, og har ikke samme kvalitet og kjørelengde, og vi er skeptiske til hvordan det er med service og vedlikehold på dem, sier Lien til Nettavisen" 6. januar.¹⁴

"Lien forteller at de nylig ble leid inn av Vy¹⁵ til å kjøre buss for tog fra Gol til Bergen, da togene ble stående. Det ville ikke vært mulig med elbuss.

-Hadde vi sittet her med fem elbuss, som kanskje ikke var fulladet fra sist tur, ville det vært umulig og tatt et sånt oppdrag. Da hadde det stått 450 mennesker der oppe.""

"Lien forteller at Mercedes-motorene i bussene til Th. Lien, bruker 2-2,5 liter per mil.

-Det er kjempelite for et så stort kjøretøy. Det er så ren forbrenning at vi kan stå bak bussen og nærmest inhalere eksosen uten å merke det. Og det skal vi kvitte oss med for å gå over til noe vi ikke vet noe om?"

¹² https://www.finansavisen.no/politikk/2024/02/19/8099496/100-prosent-elbilandel-truer-norges-beredskap?zeph=sso_ott=X8StkZ

¹³ <https://heartland.org/opinion/governments-cannot-change-the-automobile-market/>

¹⁴ <https://www.nettavisen.no/okonomi/el-varianten-koster-50-prosent-mer-og-takler-ikke-kulda-umulig/s/5-95-1557412>

¹⁵ Apropos Vy – fremdeles samme Nettavisen: Seniorrådgiver i transportseksjonen hos Miljødirektoratet Lars Henning "Wøhncke viser til at det statseide Vy er blant selskapene som går foran for å drive fram bruken av elektriske langdistansebuss. De fikk levert ni slike i 2022. Vy skriver i sin årsrapport at de skal gå foran i elektrifiseringen, og i å teste ny teknologi."