


[HJEM](#)
[FOKUS PÅ](#)
[YDELSER](#)
[EVENTS](#)
[NYHEDER](#)
[OM OS](#)
[KONTAKT](#)
[LOGIN](#)

FLERE NYHEDER

VI GÅR OP I EMISSION



Volvo Trucks går op i emissioner. Derfor introducerer vi i løbet af 2019 ældre lastbiler.

[FØLG MED PÅ VOLVOTRUCKS.DK >](#)

DRIVING PROGRESS IN ELECTRIFICATION Volvo Trucks Driving Progress

COWI: Biogasbusser mest oplagt ved kommende udbud i Esbjerg, Kolding og Vejle

FÅ NOFOSS NEWS

Sammen om en grønnere transport

OK e-on [Læs mere](#)

BLIV EN DEL AF EN GRØNNERE FREMTID

IVECO

BIO LNG LNG Your partner for sustainable transport



SUSTAINABLE TRUCK OF THE YEAR 2019

[Læs mere her](#)

Stille, økonomisk og fremtidssikret




Tilmeld dig nyhedsbrevet

* felt skal udfyldes

Email *

Fornavn *

Efternavn *

TILMELD NYHEDSBREVET

Har du problemer med at udfylde tilmelding til nyhedsbrevet i Internet Explorer, så prøv via Crome. Når du bestiller NoFoss News, accepterer du vores privatlivspolitik. Vi anvender udelukkende dine kontaktoplysninger til at sende dig vores nyhedsbrev.



Læs mere i vores
Privatlivspolitik/Privacy
Policy.



Biogasbusser virker umiddelbart som det mest oplagte valg, når Sydtrafik i 2020-2022 skal udbyde bustrafik i Esbjerg, Kolding og Vejle. Det skriver COWI i en rapport, der sammenligner biogas, HVO, el og hybridbusser. Nofoss opsummerer sammenligningerne i artiklen her.

Først og fremmest er biogas pålideligt, praktisk anvendeligt og forholdsvis udbredt og velkendt i Danmark, skriver COWI. Miljøgevinsterne er meget væsentlige, idet CO₂-reduktionen er på 100 procent ved afgang af gylle.

Gasbusserne støjer mindre end dieselbusser, men dog mere end elbusser. Samtidig vurderer rådgiverne, at biogasbusserne kun er svagt dyrere end den traditionelle løsning med dieselbusser.

Elbusser præsterer bedst på klima og miljø

COWI vurderer ganske vist, at den 100 procent emissionsfri kørsel med elbusser sikrer de største klima- og miljøgevinster blandt alle alternativerne.

Både biogasbusser og elbusser kan levere 100 procent CO₂-reduktioner, hvis biogassen og strømmen leverer klimagevinsterne.

Dieselbusser, der udelukkende kører på syntetisk diesel i form af HVO, leverer 90 procent CO₂-reduktioner. Men hvor der forventes at være rigelige og tilgængelige mængder af både grøn strøm og biogas, så er der en større usikkerhed omkring forsyningen af HVO – og derfor kan HVO-busserne blive

udfordret mht at levere den maksimale klimaeffekt.

Elbusserne står stærkest med hensyn til både emissioner og støj. De er emissionsfri, og den ydre støj fra eldrevne busser er 7 dB(A) mindre end fra dieselbusser, mens biogasbusserne støjer 3 dB(A) mindre. Hybridbusser eller pluginhybridbusser vil periodevist kunne levere miljø- og klimapåvirkning som en elbus, mens de i resten af tiden performer som en dieselbus.

HVO-busser performer som dieselbusser i nærmiljøet.

Økonomi og praktik

Alle de alternative drivmidler medfører en meromkostning sammenlignet med diesel.

Ved biogasbusserne er meromkostningen dog marginal og vurderes af COWI til at være på 3,4 procent, og der er ikke de store udfordringer med at anvende brændstoffet.

Hybridbusser uden opladning – det vil sige med el-hjælpemotorer og regenerativ opsamling af bremseenergi – vurderes at medføre en meromkostning på 6,4 procent. Men samtidig fremhæver COWI, at de energi- og klimamæssige gevinster kan være svære at opnå i praksis med disse busser, og at busserne har en udfordring med meget lave driftshastigheder. Desuden er de estimerede service- og vedligeholdelsesomkostninger forbundet med stor usikkerhed.

Dieselbusser med HVO vurderes at give en meromkostning på 7,4 procent. Rent praktisk er det helt ukompliceret at gå i gang med at anvende HVO.

Elbusser, der lades op i busdepotet om natten, vurderes at være den billigste elløsning med en meromkostning på cirka 10,6 procent. Busser, der kører med såkaldt opportunity-charging – dvs fx opladning i løbet af dagen på endestationerne – vurderes af COWI at koste en merpris på 13,3 procent. COWI anfører samtidig at depot- og opportunity-charging

fortsat er uprøvede i stor skala i Danmark. Bussernes begrænsede rækkevidde betyder samtidig, at de ikke i praksis vil kunne anvendes på en del af ruterne i de tre byer, som rapporten handler om. Desuden anfører COWI, at der er meget høje investeringsomkostninger i både elbusser og ladestandere.

Pluginhybridbusser har samme udfordringer som hybridbusserne, men oven i kommer investeringer i en el-ladeinfrastruktur, og det betyder, at meromkostningen løber op i 11,7 procent ifølge COWI's rapport.

Udbud og kontraktlængde

I rapporten anbefaler COWI samtidig, at Sydtrafik og kommunerne anvender længere kontraktperioder end normalt, da det fordeler afskrivning af investeringer i ny infrastruktur og dyrere busser ud over flere år. Dermed minimeres ekstraomkostningerne.

Samtidig anbefales det, at man viderefører Sydtrafiks ambition om at lade busoperatørerne afgøre valget af teknologi og brændstoffer, og at man styrer udviklingen ved at stille krav om fx maksimale udledninger. Dette udelukker dog ikke, at kommunerne kan have specifikke krav til, hvilke drivmidler de ønsker, konkluderer COWI

Du kan finde rapporten på [Sydtrafiks hjemmeside](#).

Billedet øverst i artiklen viser optankning af biogasbusser i Sønderborg.

Skrevet af Poul Erik Pedersen

 Publiceret: 13. december 2018



Følg os på Facebook



- og LinkedIn



NOFOSS IVS Ådalen 7C · DK-6600 Vejen · Denmark · cvr. 36560495

[Privatlivspolitik](#)