

## Biogasbusser er bedst

Foto: Allan Ringgaard/Alternativt drivemiddel i Sydtrafik/COWI



**Biogas anbefales som det bedste valg og syntetisk diesel (HVO) som det næstbedste valg ved kommende udbud af busdrift i tre sønderjyske kommuner. Miljøeffekten af hybridbusser er for ringe, batteribusser har for kort rækkevidde og brintbusser er for dyre.**

I forbindelse med et kommende udbud af buskørsel i Esbjerg, Kolding og Vejle kommuner, har Sydtrafik fået COWI til at gennemføre en analyse af mulige alternativer til dieselbusser. Analysen viser, at biogas vil være det mest oplagte valg efterfulgt af syntetisk diesel (HVO). Miljøeffekten af hybridbusser er for ringe, og rækkevidden ved batteridrevne busser er utilstrækkelig til de fleste ruter. Brintbusser har længere rækkevidde, men er for dyre og teknologien er ikke tilstrækkelig moden, vurderer COWI.

Emissioner, driftssikkerhed og økonomi er sammenlignet med en dieseldreven bus, der opfylder EURO VI-normen; og de øgede udgifter ved at skifte fossil diesel ud med et mere miljøvenligt alternativ er sat i forhold til Sydtrafiks totale udgifter til busdriften, herunder lønninger, bygninger, forsikringer med videre.

**Biogas** er et oplagt alternativ til diesel. Miljøgevinsterne er betydelige, og det vil kun være cirka tre procent dyrere for trafikskabet at gå fra diesel til biogas.

**Syntetisk diesel (HVO)** er ligeledes et godt alternativ til fossil diesel. CO<sub>2</sub>-

reduktionen er ikke helt på højde med biogas, og de samlede omkostninger er cirka syv procent højere end for fossil diesel. HVO er produceret på basis af brint og CO fra vegetabilsk olie, og kan anvendes som det eneste brændstof i traditionelle dieselmotorer. Det er muligt at købe 2. generations HVO, hvor der ikke er anvendt palmeolie i fremstillingsprocessen.

**Hybridbusser** vurderes som mindre egnede til Sydtrafik, da de energi- og miljømæssige fordele er begrænsede i det område, Sydtrafik dækker. Hybridbusserne ville stå stærkere, hvis der var tale om tæt bymæssig bebyggelse og lave hastigheder. Desuden er service- og vedligeholdelsesomkostningerne efter lang tids drift vanskelige at estimere. Det vil være cirka seks procent dyrere at anvende hybridbusser i forhold til traditionelle dieseldrevne busser og 12 procent dyrere, hvis der er tale om plugin hybridbusser, der kræver ladestandere.

**Eldrevne busser med batterier** har meget store miljøgevinster og udgifterne er "kun" cirka 12 procent højere end for dieselbusser. Rækkevidden er en stor udfordring, og i Sydtrafiks område er det begrænset, hvor mange busruter, der realistisk set vil kunne klare sig med batteridrift.

**Brintbusser** er 3-4 gange dyrere end dieselbusser i indkøb, og COWI vurderer, at teknologien er i modningsfasen, og at driftssikkerheden er lav.

Læs rapporten [her](#).

## Brintbil får fem stjerner for tårnhøj sikkerhed

**Første Euro NCAP-test af en brintbil udløser de maksimale fem stjerner. Det viser, at man sagtens kan køre grønt uden at gå på kompromis med sikkerheden, mener FDM.**



Efterårets anden test fra sikkerhedssamarbejdet Euro NCAP rummer syv biler. Opmærksomhed retter sig dog mod særligt én. Med Hyundai Nexø er det nemlig første gang, at Euro NCAP tester en brintbil. Det skriver FDM på sin hjemmeside.

Hyundais nye avancerede crossover, Nexø, der er opkaldt efter Nexø på Bornholm, rummer nemlig ikke bare den seneste teknologi, men også tre tanke med brint nok til 600 kilometers kørsel. Spørgsmålet har derfor været, hvad der vil ske, hvis sådan en bil bliver ramt frontalt eller fra siden? Svaret er: ingenting.

– Brintbiler er en forholdsvis ny teknologi. Derfor har den første Euro NCAP-test af en brintbil også været ventet med spænding. Her klarer Hyundai Nexø sig til fem flotte Euro NCAP-stjerner, der viser, at man sagtens kan kombinere brintteknologien med en høj sikkerhed. Nexø har ikke blot alle de nye sikkerhedssystemer som nødbremse, linjevogter og fartbegrænsere som standard. Også kollisions- og børnesikkerheden er på et højt niveau. Det er godt gået af Hyundai, at de også har haft sikkerheden for øje i forbindelse med deres nye brintbil, siger FDMs repræsentant i Euro NCAP, Søren W. Rasmussen.

Kilde: [FDM](#)