

# Debat-tema - en grønnere kollektiv trafik Elbusser er løsningen i bytrafikken

Af: Anita Palm Laursen, administrerende direktør, VDL Bus & Coach Danmark A/S

**Bed et barn om at tegne en bus, og barnet vil sandsynligvis tegne en kasse på hjul, med en masse vinduer og en lille sky af udstødningssasser bagpå. Selvom de færreste er klar over det, har busserne altid været en af de rene måder at rejse på, når man sammenligner - per passagerkilometer - med andre transportformer. Det at kollektive busser kører efter faste planer, gør dem til den ideelle kandidat til at være firstmovers mod alternative drivlinjer, hvilket reducerer emissionerne per passagerkilometer yderligere.**

Alternative drivlinjer er et temmelig omfattende begreb, der indeholder en lang række varianter. For VDL Bus & Coach er det naturligt at lægge vægten på bybusser med hel-elektriske drivlinjer. Hovedårsagen til denne beslutning er det faktum, at blandt alle alternativer til forbrændingsmotoren, har elektriske drivlinjer den bedste TCO (samlede levetidsomkostninger), kombineret med den højeste energieffektivitet, hvilket reducerer energispildet til et maksimum.

Men elektriske drivlinjer tilbyder også nogle andre væsentlige fordele. Byens indbyggere drager fordel af elektriske drivlinjer, da de ikke udleder lokale NOx, partikler eller drivhusgasser, når de kører gennem byen. Desuden bidrager de til livskvalitet på grund af den betydelige reduktion af støj. Passagerer og chauffører bifalder de behagelige køreegenskaber og fraværet af vibrationer i bussen, og chaufførerne rapporterer, at de oplever mindre træthed efter at have afsluttet deres vagt på en elektrisk bus. Og selvom nogle gerne vil pege på de emissioner, der udledes under produktionen af den elektricitet, busserne bruger, er det faktisk muligt at generere energien på en helt bæredygtig måde, såsom sol-, vind- eller vandkraft.

Hvor lang tid, overgangen til emissionsfri bybuskørsel tager, er op til os alle i den offentlige transportsektor. For nogle kan ændringen i drivlinjen virke ubetydelig, men virkeligheden er, at ændringen er stor. Indførelsen af e-mobilitet introducerer en række nye interessenter i beslutningsprocessen, såsom energileverandører, netselskaber og installationsvirksomheder. I øjeblikket er elektriske busser 1,5-2 gange så dyre som tilsvarende dieselbusser, og selv om dette opvejes gennem lavere driftsudgifter i bussens levetid, er det en realitet, som vi alle sammen må forholde os til. Denne overgang kræver, at vi er kreative og fleksible i vores tilgang. Langsigtede definitioner, såsom kontraktlængder og køreplaner skal evalueres for at reducere økonomiske risici og driftsmæssige indvirkninger. For eksempel kan små ændringer i køreplanen give store besparelser i det nødvendige antal busser, eller i størrelsen på batteripakken. I nogle tilfælde vil der også være økonomi at hente, hvis man tillader, at reservebussen må være en dieselbus. - Og tro mig, operatøren vil gøre alt, for at undgå at få dieselbussen på gaden, på grund af prisforskellen på diesel og el. Faktum er dog, at afslutningen på dieseldrivlinjen i bybusdrift er nært forestående, og at det derfor er vigtigt at starte med elektriske busser og få viden, så de beslutninger, du skal tage i morgen, kan være baseret på din egen oplevelse snarere end rygter og forlydender.

Med over 40 millioner kilometers driftserfaring med elektriske busser, er vi hos VDL Bus & Coach overbeviste om, at elektriske busser er det mest pålidelige, effektive og omkostningseffektive alternativ til dieseldrivlinjen. Når vores børns børn spørger os, hvorfor der er en sky bag deres forældres tegning af en bus, så ved vi, at denne overgang er blevet en succes.



## Læs også:

[Teknologi og økonomi bestemmer farten](#)

[11 gode råd om klimavenlig busdrift](#)

[Hvordan bliver kollektiv trafik mere klima- og miljøvenlig?](#)

[Debat-tema – en grønnere kollektiv trafik](#)