

## Dansk PersonTransport

Kære ordførere, (Miljøzone: Skærpede krav til tunge køretøjer og varebiler)

### Miljøzoneforslaget står i vejen for grøn omstilling af busserne

Dansk PersonTransport repræsenterer de busselskaber, der sammen med trafikelskaberne skal føre visionerne om en emissionsfri bustrafik ud i livet. Vi er bekymrede for, at – den i forvejen krævende - grønne omstilling af den kollektive bustrafik bliver endnu sværere som konsekvens af miljøzoneforslaget.

Intentionerne bag miljøminister Jakob Ellemann-Jensens miljøzoneforslag er gode. Ved at stille krav om den nyeste miljøstandard for dieselmotorer – euro 6 – fra den 1. juli 2022 får vi renere luft i byerne. For de trafikelskaber, byer og kommuner der er i gang med en omstilling af bustrafikken til en emissionsfri bustrafik, har forslaget dog nogle alvorlige konsekvenser.

Busser med euro 6-motorer er helt sikkert mere rene og miljøvenlige end deres ældre 'søskende'. Men ambitionerne i mange kommuner er en egentlig emissionsfri bybustrafik – typisk med batteridrevne elbusser. Det vil sige, man ønsker ikke LAVE emissioner fra bybustrafikken, man ønsker INGEN emissioner. Regeringens forslag til miljøzone tvinger trafikelskaber og busselskaber til at fremskynde nyanskaffelser af busser. Det betyder på kort sigt flere, nye dieseldrevne euro-6 busser på gaderne – en teknologi, der er af mange betragtes som forældet i bybussammenhæng – samtidig glider muligheden for omstilling til emissionsfri busser længere ud i horisonten.

### Elbusser kræver rettidig omhu

Trafikelskaberne og busselskaberne kan ikke nå at indføre emissionsfri busser indenfor de fastlagte tidsfrister i hhv. 2020 og 2022, der ligger i regeringens forslag. Der er aftalte rammer for den eksisterende bustrafik, og man skal regne med, at der går omtrent 2½ år fra den indledende planlægning til en elbus kan sættes i drift. Det betyder, at nye projekter med fossilfrie elbusser, først kan være klar ca. medio 2021. Driftsvilkårene for elbusser er anderledes. Flere aktører skal involveres, og det stiller i højere grad krav om retlighed omhu. Der skal etableres ladeinfrastruktur, og busselskaberne skal finde de rette leverandører til den krævende opgave. En fremskyndet og forhastet proces kommer til at koste trafikelskaberne og den kollektive trafik dyrt – helt unødigt.

### Tvinges til køb af gårsdagens teknologi?

I busbranchen er vi således bekymrede over udsigten til en forhastet tilpasning af busdriften til kravene i Regeringens udspil til miljøzoner. Kravet om mere miljø- og klimavenlig bustrafik er ikke til diskussion. Busbranchen har altid gerne villet ligge forrest i feltet, når det gælder nye og renere teknologier, men denne ambition og førerposition bliver sværere at fastholde, hvis udspillet til miljøzoner ikke bliver ændret. Udspillet vil nemlig fremtvinge investeringer i et betydeligt antal dieseldrevne euro-6 busser. De kan nemlig være klar inden den 1. juli 2020, mens de emissionsfrie elbusser først kan være klar ca. ét år senere, og dermed **efter** denne frist. Er det virkelig det man vil? Tvinge busbranchen til at investere i gårsdagens teknologi frem for at ændre lidt på kravene, for at understøtte overgangen til emissionsfri buskørsel – frem for at modarbejde den.

### Er der en løsning?

Dansk PersonTransport opfordrer Regeringen og Folketinget til at fastholde miljøzonens høje ambitioner for en renere luft i de største danske byer, men ønsker samtidig en lov der gør det muligt for trafikelskaber og kommuner at tilrettelægge en fornuftig overgang til fremtidens busser. Derfor opfordres Regeringen til

at se på mulighederne for at indføre en dispensation i de tilfælde, hvor der er planlagt en overgang til emissionsfri buskørsel. Desuden kunne man se på muligheden på at sidestille brugen af EEV-busserne med euro-6 busserne eksempelvis frem til udgangen af 2025. EEV-busserne (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) ligger miljømæssigt mellem euro-5 og euro-6 busserne.

## Miljøeffekter: Euro-6 busser er rene, men ikke emissionsfri

Der er kan opnås miljøgevinster ved at udskifte de eksisterende busser til de nyere euro-6 busser, der navnlig udmærker sig ved lavere partikeludslip og en mindre udledning af kvælstof (NOx).

Besparelserne ved elbusdrift er dog endnu større. Tabellen nedenfor illustrerer miljøgevinsterne ved drift af én bybus i et år, når driften sker med el i stedet for dieseldrevet euro-6 bybus.

**Tablel: Miljøgevinster ved at køre med elbusser i stedet for euro-6 busser.**

Energiforbrug		
Årligt brændstofforbrug med euro6 dieselbus	37.158	Liter
Årligt effektivt energiforbrug for elbus	1.319.122	MJ

Estimerede emissionsbesparelser ved elbusdrift	I gram	I procent
Kuldioxid (CO2)	97.615.028	100%
Svovldioxid (SO2)	660	100%
Kvælstofilter (NOx)	30.780	100%
Kulilte (CO)	115.423	100%
Kulbrinte (HC)	10.003	100%
Partikler (PM)	769	100%

Kilde: Anvendt værktøj. Miljøanalyse og harmonisering af miljøkrav i udbud. NIRAS for Trafikselskaberne i Danmark. November 2013

### Forudsætninger:

- Beregnet for én bus. 12 meter, standard.
- Cirka 3.500 timer driftstimer om året v. 34 km/t
- 120.000 km om året.
- Den anvendte diesel er almindelig, fossil diesel
- Den anvendte elektricitet antages at stamme fra vedvarende energikilder (ingen CO2-udledning).

### Kontakt:

Lasse Repsholt  
Sektorchef, kollektiv trafik  
Dansk PersonTransport / Danish Passenger Transport

Nørre Farimagsgade 11, 3. tv  
DK-1364 København K

# Dansk PersonTransport

Tel: +45 7022 7099

Mob: +45 2047 8003

[lre@danskpersontransport.dk](mailto:lre@danskpersontransport.dk)

[www.danskpersontransport.dk](http://www.danskpersontransport.dk)

