

# Gasdrift er en driftssikker teknologi

Af: Mikael Hansen

**Når nye el-busser og gasbusser sættes ind, er pressens og branchens opmærksomhed stor, men hvordan ser tingene ud, når hverdagen melder sig og busserne ikke længere er helt nye? I denne artikel ser vi på to operatørers erfaringer med gasbusser.**

Tidebus står blandt meget andet for bybustrafikken i Fredericia og Silkeborg. Fælles for de to byer er, at bybusserne er gasbusser – helt præcis CNG-busser, som bruger naturgas som brændstof.

Tilsvarende er Umove operatør på al lokal kollektiv trafik i Sønderborg også med CNG-busser.

Der køres alle tre steder på certificeret biogas, dvs. brændstoffet til busserne hentes fra naturgasnettet, men gennem certifikater fra Energinet holdes der regnskab med, at der tilføres samme mængde biogas til naturgasnettet.

Da gasbusserne blev indsat i perioden 2013 – 2017, blev gasbusserne set som et væsentligt bidrag til at gøre kollektiv trafik mere klimavenlig. Siden har opmærksomheden flyttet sig til el-busser, hvor teknologien er i en rivende udvikling.

Gasbusserne bygger i langt højere grad på kendt teknologi. Der har for eksempel kørt CNG-busser i Sverige og Østrig i flere årtier.

## Tidebus' gasbusser i Fredericia og Silkeborg

Der var meget stor opmærksomhed om indførelse af gasbusser i Fredericia i 2013. Blandt andet blev busværkstedet indrettet efter de strengeste sikkerhedskrav:

-Vi fik indrettet et værksted, som var omtrent 100 procent "gnist-frit", fortæller adm. direktør i Tidebus Steen Rügge og fortsætter:

-Arbejdstilsynet var inde over i en lang proces, og vi kom frem til et virkelig godt resultat. Til gengæld viste det sig, at vi gik med både livrem og seler i Fredericia, så da vi få år senere startede i Silkeborg, der blev derfor fundet en lidt mindre kompliceret men sikkerhedsmæssig forsvarlig løsning i samarbejde med myndighederne.

Når man kører med gasbusser, er det vigtigste at have gasalarmer på de kritiske steder i værkstederne. Det er læren af otte år med gasbusser.

-Vi har ikke haft problemer på værkstederne, siger Marco Pedersen, nuværende teknisk chef i Tidebus og tidligere værkstedsleder samme sted. Han fortæller videre:

-En gasmotor afgiver mere varme end en dieselmotor, dette har betydet mere varmeisolering i motorrum især omkring udstødningsdelen. En af busproducenterne har derudover måtte eftermontere et ekstra varmeskjold.

En gasmotor er en såkaldt Otto-motor, som har tændrør.

Gasbusserne har lige siden starten været meget driftssikre, og de busnedbrud, der har været, har typisk haft andre årsager end gasteknologien og gaskomponenterne.

Fyldning af gastankene foregår også uden problemer, og den ekstra tid til fyldning i forhold til dieseltankning er lagt ind i vagtplaner.

Har der været udslip af gas fra busserne eller fra tankanlæggene?

Marco Pedersen: -Det har der ikke. På et tidspunkt mistænkte vi dog nogle busser for at lække gas. Vi fyldte dem helt op fredag eftermiddag og lod dem stå weekenden over. Da vi kom mandag morgen, var der ingen forskel. Det viste sig, at der var blevet byttet om på nogle vognløb, og at det var årsagen til, at nogle busser var ved at køre tør for gas.

Chaufførerne er generelt tilfredse med at køre gasbusser, især fordi støjniveauet er markant lavere end i en dieselbus.

Gasbusserne i Fredericia er Mercedes, mens gasbusserne i Silkeborg er Scania. Tidebus har ikke noteret forskelle i de to bustypers ydeevne, og de to mærker lever begge op til deres lovede forbrug.

## Umoves gasbusser i Sønderborg

Direktør Tim Valbøll, Umove, kan fortælle, at de 44 Scania-naturgasbusser i Sønderborg kører ualmindeligt godt, og at der ikke har været problemer med gasdriften.

-Vi indgik en serviceaftale med Scania om servicering af gasteknikken i busserne, fordi vi var usikre på den nye teknologi, men der har ikke været problemer, og busserne er ikke længere tid på værksted, end det er tilfældet med dieselbusser.

Har der været tilfælde af nedbrud på ruten?

-Nu var det helt nye busser, der blev sat ind for 2½ år siden, så vi forventede stort set ingen nedbrud, og det har også været tilfældet. Det vil nok ændre sig over tid, men pointen er, at vi ikke forventer, at det er gasteknologien, der vil gøre knuder. Det er jo en dejlig overraskelse.

-En anden positiv overraskelse har været, at bussernes energiforbrug har været lidt lavere, end Scania havde stillet os i udsigt.

Tim Valbøll slutter med at konstatere, at både Sydtrafik og Sønderborg Kommune er tilfredse med gasbusserne som det bedste miljøvenlige valg i 2017.

## Gasbusser har en rolle i den grønne omstilling

Ligesom elbusser kræver gasbusser en særlig infrastruktur. Aftalegrundlaget og arbejdsdelingen mellem busoperatør, trafikselskab og kommune er derfor lidt anderledes end for dieselbusser.

Branchen har endnu til gode at se mere permanent skillelinjer eller rollefordeling mellem eldrift, gasdrift og brintdrift for miljø- og klimavenlig kollektiv bustrafik. Biogas er en mere sparsom samfundsressource end grøn el. Til gengæld er el- og brintteknologien endnu ikke klar til at blive taget i brug på lange busruter. Syntetisk dieselbrændstof som f.eks. HVO kan også komme til at spille en rolle som overgangsteknologi.

Gasbusser på certificeret biogas må forventes at have en væsentlig rolle at spille i kollektiv bustrafik i mange år endnu.

**Læs også:**

Brintbusser i Aalborg kører upåklageligt  
Hos Arriva er gasbusser blevet hverdag  
Elbusserne i Roskilde kører som de skal

[Biofuel](#) [Bæredygtighed](#) [Energi og miljø](#) [Operatører](#) [Rutekørsel](#)