

KTF Transmission: Buspulje skærer 7 procent af CO2-udslippet i kollektiv busstrafik

Af: Mikael Hansen

Fordeling af udmøntning af pulje til grønne regionale busser og busser på øer

Ansøger	Projekttitle	Drivmiddel	Udmøntet beløb (mio. kr.)
Bornholms Regionskommune	Elektrificeringen af Bornholm starter i Bornholms trafikskab BAT	Elbusser	6,6
Region Syddanmark	Omstilling af 20 regionale busser i Syd- og Sønderjylland	HVO	6,1
Region Hovedstaden	Omstilling af buslinjerne 230R og 98N til nulmission	Emissionsfrie busser	11,6
Region Hovedstaden	Omstilling af buslinje 380R til nulmission	Emissionsfrie busser	6,7
Læsø Kommune	Grønne busser på Læsø	Emissionsfrie busser	1,8
Region Midtjylland	Grøn mobilitet i Region Midtjylland - omstilling af de første regionale busruter	HVO	13,0
Region Nordjylland	Grønne busser i Thy-Mors	HVO	3,4
Region Nordjylland	Grønne regionalbusser i Himmerland	HVO	12,8
Region Syddanmark	Implementering af grønne regionale elbusser på Fyn	Elbusser	4,0
Ærø Kommune	Elektriske rutebusser på Ærø	Elbusser	8,2
Administration 1 pct.			0,8
I alt disponerede midler			75,0

Kilde: Transportministeriet

Det er 75 millioner statskroner, der gør forskellen, når 146 af den bedst udnyttede regionale busser i den kollektive busstrafik inden længe overgår til HVO- eller eldrift - med statstilskud.

Den statslige pulje på 75 millioner kroner stammer fra Finansloven for 2020 og administreres af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Kontorchef Jan Albrecht fra styrelsen fortalte om uddelingerne fra puljen på webinar den 4. februar 2021 – det andet af tre webinarer i serien om grøn omstilling af de regionale busruter.

- Denne pulje er orienteret mod driftstilskud, og det er utypisk i forhold til andre puljer, styrelsen har administreret, forklarede Jan Albrecht og fortsatte:
- De øvrige puljer har fokuseret på udviklingsprojekter, men her drejer det sig om at implementere kendte teknologier til nye områder, nemlig de regionale busruter og kollektiv trafik på mindre øer. Puljen er også utypisk ved at kræve en egenfinansiering fra ansøgeren på 25 procent – i mange andre puljer har kravene været 50 procent egenfinansiering.

En nødvendig prioritering

Jan Albrecht fortalte, at der indkom ansøgninger for 134 millioner kroner fra 12 ansøgere.

- Vi var derfor nødt til at prioritere, og det viste sig at være en lidt kompliceret opgave, forklarede han og fortsatte:
- Vi fik udviklet et særligt regneark til beregning af CO2-effekten. Den maksimale nedbringelse af CO2 pr. tilskudskrone var vores første kriterium for tildeling af støtte. De tre andre kriterier var: nedbringelse af øvrige emissioner, acceleration af den grønne omstilling samt en geografisk spredning. Det lykkedes at tilgodese alle fire kriterier.

Ansøgningerne delte sig i to hovedgrupper: Mange ansøgte om tilskud til at anvende syntetisk diesel, HVO, som kan bruges i eksisterende dieselbusser, men med en betydelig merpris for dette brændstof. Den anden hovedgruppe var ansøgninger om el, biogas eller brint. Her er CO2-effekten større, men driften kræver særlig infrastruktur i form af lade- eller fyldeanlæg.

- Vi havde et problem med HVO-ansøgningerne, hvor de ansøgte beløb blev meget høje, hvis man gav tilskud over f.eks. 8 år, mens merprisen for el- og gasbusser især relaterede til engangsinvesteringer. Der var desuden en vis skepsis overfor forskellige detaljer omkring HVO i forligskredsen, så det endte med et princip om kun at give tilskud til HVO i to år. På den måde kunne vi imødekomme et større antal ansøgninger.

HVO produceres indtil videre ikke i Danmark. HVO er et såkaldt anden generations biobrændstof, som produceres på grundlag af bæredygtig biomasse – altså ikke produkter, som er fødevarer eller som erstatter fødevarer.

Pulje med stor effekt

Resultatet blev, at hele 146 regionalebusser og ø-busser fik del i puljens tilskud. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har beregnet, at den grønne omstilling af de 146 busser medfører en besparelse på 7 procent af den samlede CO2-udledning fra kollektiv busstrafik. Det er et overraskende højt tal, idet de 146 busser kan anses til at udgøre omkring 4 procent af busflåden. (Kollektiv Busstrafik i Danmark antages at drives med ca. 3500 busser, red.) Men netop de 146 regionale busser hører til blandt de bedst udnyttede i den samlede busflåde med rigtig mange bustimer i vognløbene.

Der var 32 deltagere i webinarret med Jan Albrecht. Webinarret kan genses på adressen <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>

KTF Transmission Biofuel Bæredygtighed Energi og miljø Rutekørsel