

Debat: Elbussen som klimatiltag

Af: Lasse Repsholt, formand Kollektiv Trafik Forum

Der tales meget om, hvordan transporten skal bidrage til reduktion af Danmarks klimabelastning. Det er ikke en let opgave, og det står ikke klart, hvordan man skal nå i mål. Et lyspunkt i debatten, som mange har fået øje på, er den hastighed og den succes, der præger udrulningen af elbusser i den kollektive bustrafik. Der er aktuelt 67 el-busser på gaden, yderligere 154 planlagt i løbet af indeværende år og endnu 309 i 2022

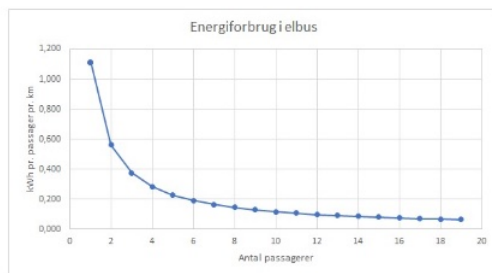
Elbusserne udgør hermed 15 procent af den samlede busflåde, og mange flere er i vente. Konverteringen af en traditionel dieselbus til elbus reducerer jo - lidt forenklet sagt - CO₂-udledningen fra 100 procent til 0 procent, hvilket er et vigtigt skridt, men ikke nok. Ambitionen kan og skal sættes højere for elbussernes formåen som klimatiltag.

Elbussen skal erstatte bilen – også elbilen

Personbilerne udleder ca. 7 mio. ton CO₂ årligt svarende til godt halvdelen af transportsektorens samlede CO₂-udledninger og knap 13 pct. af de samlede danske udledninger. Dette konstaterede elbilkommissionen og tilføjede, at den grønne omstilling af personbiler derfor kan give et væsentligt bidrag til at reducere Danmarks CO₂-udledning både frem mod 2030 og i endnu højere grad frem mod et mål om klimaneutralitet i 2050. Ikke desto mindre er Elbilkommissionens et stykke hen ad vejen "klimablindt". Der ses ikke på CO₂-udledningen fra den samlede bilbestand (elbiler og konventionelle biler) og hvordan den udvikler sig som funktion af flere og flere biler og mere og mere kørsel. Antallet af personbiler er vokset med i gennemsnit 2,1 % hvert år siden 2008 og er nu på en foreløbig rekord på 2,6 mio. biler, og elbilkommissionens latente præmis er, at denne udvikling fortsætter....blot med en større andel af elbiler.

Og nej. Elbilen letter - men løser ikke - transportsektorens klimaudfordring. Heller ikke som eldrevet er personbilen en energieffektiv transportform. En god illustration har man netop i sammenligning med elbusserne. Bilerne benyttes i gennemsnit af 1,3 personer ad gangen. Den mest effektive elbil - Hyundai Ioniq Elektro Style – forbruger 0,12 kWh pr. personkilometer og i den modsatte ende forbruger en Jaguar i-Pace EV400 cirka 0,22 kWh per personkilometer. Det betyder, at elbussen er det effektive transportvalg, når mellem 5 og 9 passagerer er om bord – afhængig af hvilken bil vi sammenligner med.

Jo flere passagerer, jo mere effektiv er elbussen. Elbussen slår elbilen fra cirka 5 til 9 passagerer og opefter. Der er derfor store klimagevinster at hente ved at gøre det attraktivt for de rejsende at skifte bilen – også elbilen – ud på flere af rejserne.



Figur: Energiforbrug i elbus. Data fra Energieffektivitet: Eldrevet bus vs. elbil (Movia, Januar 2021)

Bemærk at transitionen af bustrafikken til klimavenlige transportformer også omfatter en transition mod biogasbusser og andre former for biobrændstof.

Elbussen: Cool og connected – en del af den moderne by

Det er - indtil videre – primært i byerne, at elbusserne bliver sat i drift. Her er trafikken mere intensiv, ved lavere hastighed og over kortere afstande. Alt sammen noget, der er i elbussens favør samtidig med, at det også er i de tæt befolkede og beboede områder, at den emissionsfri teknologi kommer til sin ret. Den emissionsfri og støjsvage elbustrafik er en gevinst for nærmiljøet.

Det er derfor ikke at gå for vidt at formode, at elbussen kan få en større strukturskabende rolle i fremtidens byplanlægning. Dette vil selvfølgelig ske i kombination med en prioritering af areal og infrastruktur til de bløde trafikanter til fods og cykel og til udeophold i det hele taget. Dette sker uundgåeligt på bekostning af transportformer, der fylder, larmer og forurener mere, og de afledte – positive - klimaeffekter herfra kan overskygge de effekter, der er opnået ved omstillingen af bustrafikken.